



LA FERVOJISTO

Oficiala organo de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.
Monata fakrevuo pri fervojo.

Redaktoro: ILIJA PUHALO, fervojoficisto, Jezuitska ulica 1. Zagreb, Jugoslavio

Jaro II.

Aprilo-Majo 1925.

Nro. 7-8.

NOVAJ VOJOJ.

Nia lingvo fariĝis en internaciaj rilatoj grava faktoro kaj ĉiutage estas konstatabla ĝia pli kaj pli granda uzado en ĉiuj rondoj. Ne estas necese detale priskribi ĉiujn entreprenojn fakojn kaj rondojn kie ĝi jam estas uzata, sed sufiĉas nur tio, ke ni montru al ankoraŭ nuntempe nekredantaj homoj ĝian aplikon en la plej nova mirinda eltrovaĵo de homa genio »radiotelefono«. Ĉiutage per bona aparato oni povas aŭdi ĉiujn eblajn lingvojn parolantajn en la mondo.

Vera ĥaoso, vera babelo turol! Kiel konsolo kaj klaran rektan vojon montranta brilas nia verda stelo, brilas nia ideo kaj nia lingvo.

Multaj stacioj uzas ĝin, multaj stacioj ĝin propagandas, pere de multaj stacioj ĝi estas ĉiutage instruita al miloj kaj miloj da radio-amatoroj. Post mallonga tempo ĝi estos divastigita en ĉiu eĉ la plej malgranda loko, ĉar samtempe kun la disvastigo de radio-telefonio disvastigas ankaŭ ĝi, fidela akompananto de tiu eltrovaĵo. Sen internacia lingvo ankaŭ radio-telefono ne valorus tiom kion ĝi valoras.

Nun ekestas unu demando! Kial Esperanto ne estas same tiom disvastigita ankaŭ en fervojistaj rondoj? Fervojo kiu peras la tutmondan trafikon sentas la saman malfacilaĵon, kvankvam pli malgrandstilan, kiun oni ankaŭ sentas en la radio-telefonaj sferoj.

Pripensinte tion, ĉiu ankaŭ mem konkludas kial nia lingvo ne estas disvastigita en fervojaj rondoj tiom, kiom ĝi estas disvastigita en radio-amatoraj rondoj.

Al ni fervojistoj mankis ĝis nun unu forta internacia asocio kiu povus ĉiujn konvinkigi, ke Esperanto estas necesa interkomprenigilo en internaciaj interrilatoj.

Al ni mankis ankaŭ pli malgrandaj centroj de nia movado, t. e. landaj ligoj kaj kluboj de esperantistaj fervojistoj.

Ĉiu de ni pli aŭ malpli efike propagandis nian lingvon inter siaj konatuloj. Al ĉiu de ni sukcesis alvarbi pli aŭ malpli grandan nombron da adeptoj. De la sperteco, persisto kaj propagandemo dependis ankaŭ la sukceso de propagando, do ankaŭ la disvastigo de nia lingvo.

Tamen unu sola homo estas tro malforta por povi dum pli longa tempo elteni la sufiĉe malfacilan propagandon. Por tio oni bezonas ankaŭ tempon, eĉ kelkfoje oni devas oferi la monon.

Nun en postmilita tempo, kiam ĝenerale la fervojistoj de ĉiuj landoj estas sufiĉe malbone pagataj, ĉiu eĉ se ĝi estas malgranda monofero, signifas sufiĉe multe konsiderante la malfacilan vivon nuntempan.

Alia same tiom grava afero estis manko de laŭga propagandilo t. e. manko de ege necesa fakarevuo.

Tiu malhelpo estas nun forigita, kaj restas nur unu sola malhelpo dum tre mallonga tempo facile forigebla, nome manko de landaj organizoj kaj manko de la esperantistaj fervojistaj kluboj.

Ni proponas al tutmonda kolegaro ke ĝi dum la plej mallonga tempo fondu en la lokoj kie tio estas eble, klubojn de esperantistaj fervojistoj.

Se en unu loko ne troviĝus tiom da kolegoj, ke oni povus la klubon fondi, tiam la kolegoj de unu fervojlinio fondu la klubon.

Tiuj kluboj estos centroj de propagando. Al tiuj kluboj estos eble aboni diversajn esperantistajn gazetojn, aĉeti librojn, eĉ la kunvenoj interparoladi kaj tiamaniere pliperfektigadi en la lingvo mem.

En tiuj kluboj oni pritraktos diversajn aktualajn demandojn, ĉu fakajn, ĉu sociajn, ĉu tiujn, kiuj rilatas nian movadon.

Tiel organizitaj kluboj unuigu en landan ligon, kiu interrilatante kun I. A. E. F. estraro gvidos kaj direktos la movadon inter la fervojistaro en sia lando, kaj samtempe ĝi reprezentos antaŭ la tuta mondo kaj en la I. A. E. F. siajn landajn klubojn kaj sekve de tio ankaŭ la anojn.

Fine ni devas atentigi, ankaŭ la plej gravan aferon, nome ke ĉiu ano de la klubo estu aŭtomate ano de la I. A. E. F., ĉar nur tiamaniere fariĝos la I. A. E. F. grava faktoro reprezentanta la fervojistaron de la tuta mondo apartenantan al Esperantujo.

Jen novaj vojoj, pridiskutindaj!

Ni direktu niajn paŝojn laŭ tiuj vojoj kaj la sukceso certe ne postrestos.

Ilja Puhalo.

LA INTERNACIA KONVENCIO PRI TRANSPORTO DE KOMERCAĴOJ PER FERVOJO

1 (Bern, 14. X. 1890).

(Prova traduko de ferv. insp. E. Mulhschall, Senftenberg Lausitz, Germanio)

Ĉi-tie mi volas ripeti, kion mi skribis en la »Policisto« antaŭ pli ol unu jaro, kiam mi tie publikigis la unuajn artikolojn el la I. K.:

»La tuta esperanta movado minacas iom rigidiĝi pro la manko je fakaj terminaroj. Estas ankaŭ kompreneble, ke niaj propagandistoj ne povas sukcese labori, kiam mankas en ni grandaj vortaroj eĉ la plej simplaj fakvortoj. Esperanto ne estas kreita por servi nur al kolektantoj kaj amatoroj, sed por utili en la praktika vivo de l' homaro. Por efektiviĝi ĉi tiun celon, ni fervojistoj niaparte devas krei la necesan, realan bazon, kiu sole povas ebligi la praktikan, sukcesplenan uzon de la lingvo internacia en internaciaj fervojaj rilatoj. Tiu bazo estas: Bona faka terminaro internacia!

Unu el la plej bonaj rimedoj montri al internacia publiko kolekton da fakvortoj, ŝajnas al mi esti la esperantigo de fakaj libroj, regularoj, artikoloj ktp. Tiu ĉi samtempe ne nur malnecesigas longajn klarigojn pri la idea enhavo de iu fakesprimo, sed ankaŭ garantias la lingve unuecan karakteron de nia estonta terminaro.«

ARTIKOLO 1.

Validamplekso.

1. La estanta Internacia Konvencio estas aplikata al ĉiuj transportoj de komercaĵoj, efektivigataj kaŭze de rekta transportletero el la regiono de unu el la kontraktintaj ŝtatoj en la regionon de alia kontraktinta ŝtato, sur tiuj linioj, kiuj estas notitaj en la aldonita tabelo kun rezervo de la ŝanĝoj, kiuj estos enkondukataj konforme al la destinoj de artikolo 58.

2. La destinoj, fiksataj de la kontraktintaj ŝtatoj por plenumi la estantan konvencion havos la saman validon kiel la I. K. mem havas.

ARTIKOLO 2.

Neapliko de la destinoj.

La destinoj de la estanta Konvencio Internacia ne estas aplikotaj al transporto de jenaj objektoj:

1. de tiuj objektoj, kies monopolo estas rezervita al la poŝto, ankaŭ, se tio nur estas en unu el la teritorioj traitotaj;

2. de tiuj objektoj, kiuj pro sia amplekso, pezo aŭ ŝtato ne konvenas al transporto, laŭ la aranĝo kaj mastrumo eĉ nur de unu el la fervojaj linioj, kiuj devas partopreni en la transporto;

3. de tiuj objektoj, kies transporto estas malpermesita pro kaŭzoj de publika ordo en eĉ nur unu el la teritorioj traitotaj.

Komplementa destino.

Se estas transdonataj objektoj kies monopolo estas rezervita al la poŝto en nun el la landoj traitotaj, la limstacio, aŭ alia stacio de tiu-ĉi lando havos la rajton, transdoni ĉi-tiujn objektojn al la poŝto kontraŭ pago de la ĝistiamaj frajtoj kaj spezoj.

ARTIKOLO 3

Objektoj esceptitaj de la transporto aŭ nur akceptataj je certaj kondiĉoj.

La klarigaj destinoj montros tiujn objektojn kiuj, pro siaj grandaj valoroj, pro siaj specialaj ŝtatoj aŭ pro la danĝeroj kiujn ili enhavas kontraŭ la ordo kaj sekureco de fervoja mastrumado, estas esceptitaj de transporto internacia laŭ la reguloj de tiu-ĉi konvencio, aŭ kies transporto estas permesata nur je certaj kondiĉoj

§ 1. de la Klarigaj Destinoj al la Internacia Konvencio.

Ne estas transportataj, se ili ne respondas al la kondiĉoj de la aldono 1:

1. ĉiuj objektoj meminflamigeblaj aŭ (eksplodeblaj), kiaj estas:

- a) nitroglicerino, dinamito;
- b) aliaj eksplodeblaj aĵoj kaj la pulvoj ĉiuspecaj;
- c) ŝarĝitaj pafarmiloj;
- d) hidrargo eksplodanta kaj arĝento kaj oro fulmantaj same kiel la preparaĵoj el ili faritaj;
- e) piroteknikaĵoj;
- f) piropapero;
- g) pikrinacidaj saloj.

2. naŭzigaj aŭ naŭzodobraj produktaĵoj.

Je certaj kondiĉoj estas transportataj:

1. la objektoj montritaj en aldono 1 je la kondiĉoj tie montritaj. Al ili estas aldonataj specialaj transportleteroj ne enhavantaj aliajn objektojn.

2. or- kaj arĝentfandaĵoj, plateno, mono, monvaloraj moneroj kaj paperoj, dokumentoj, altvaloraj ŝtonoj, puraj perloj, valoraĵoj kaj aliaj multekostaĵoj, plue artobjektoj kiaj estas; pentraĵoj, statuoj, objektoj el bronzfandaĵo, antikvaĵoj. Apartenas al la multekostaĵoj ekzemple ankaŭ punktoj speciale altvaloraj kaj brodaĵoj speciale altvaloraj.

Tiu-ĉi objektoj estas akceptataj en internacia trafiko kun la internacia transportletero, aŭ konforme al interkonsentoj de la partoprenintaj registaroj aŭ konforme al tarifdestinoj, kiuj estas donitaj de la fervojaj direktoj rajigitaj al tio kaj kiuj estas aprobitaj de ĉiuj kompetentaj estraroj inspektantaj (kontrolantaj).

3. kadavroj.

Ili estas akceptataj por internacia transporto kun la internacia transportletero je jenaj kondiĉoj:

a) la transporto efektiviĝas per granda rapideco,

b) la transportkostoj devas esti pagitaj je la allivero,

c) la kadavro devas esti akompanata de persono al tio komisiita,

d) la transporto okazas en la regiono de ĉiu ŝtato sub la leĝoj kaj dekretoj policaj specialaj, se tio ne estas regulita inter la ŝtatoj per specialaj konvencioj.

(3) Kelkaj, aŭ ĉiuj kontraktintaj ŝtatoj povas interkonsenti rilate al sia reciproka trafiko ke tiuj objektoj, esceptitaj de la internacia trafiko laŭ la nuna Konvencio, estu akceptataj je certaj kondiĉoj aŭ ke la objektoj notitaj en la aldono 1 estu akceptataj je kondiĉoj malpli rigoraj. Tiaj aranĝoj povas esti farataj — se necesas, per helpo de la Centra Oficejo por la Internaciaj Fervojaj Transportoj en Bern — per korespondo, aŭ per faka

konferenco kunvokita por tiu-ĉi celo. Ankaŭ la partoprenantaj fervojoj povas pere de tarifoj, akcepti objektojn kiuj estas esceptitaj de transporto, aŭ povas permesi malplirigorajn kondiĉojn por la objektoj kondiĉe akcepteblaj, supoze ke

a) la internaj reguloj permesu la transporton de la koncernaj objektoj, aŭ la kondiĉojn pro tio projektitajn, kaj

b) estu aprobitaj la tarifaj destinoj de ĉiuj kompetentaj estraroj inspektantaj.

Komplementaj destinoj. 1. Artobjektoj kiaj estas pentraĵoj, statuoj, objektoj el bronzfandaĵo, antikvaĵoj estas permesataj por transportado per granda, aŭ malgranda rapideco.

2. La kompensoj pagotaj eventuale por tiaj artikoloj estas bazitaj sur la prezo estanta, aŭ sur la ordinara valoro kaj ne devas superi 150 frankojn po 100 kilogramoj. Deklaro pri intereso je la livero ne estas permesata.

ARTIKOLO 4.

Valido de la tarifaj destinoj. Koncerne la internaciaj transportoj validos la kondiĉoj de la komunaj tarifoj de la fervojaj uniĝoj, aŭ asocioj, same kiel tiuj de la tarifoj specialaj de ĉiu fervojo, se ili ne estas kontraŭaj al la Konvencio; aliookaze ili estos konsiderataj kiel senvalidaj.

ARTIKOLO 5.

Devo je transporto por la fervojoj.

(1) Ĉiu fervojo, montrita laŭ artikolo 1 devas konforme al la destinoj kaj kondiĉoj de tiu-ĉi konvencio, prizorgi la ekspedon de transportaĵoj en internacia trafiko, kondiĉe:

1. ke la forsendanto sin submetu al la normoj de tiu-ĉi konvencio;

2. ke la transporto estu ebla per la normalaj transportiloj;

3. ke cirkonstancoj, kiuj estas konsiderataj kiel superfortaj, ne malebligu la transporton;

(2) La fervojoj estas devigataj transpreni por ekspedo la transportaĵoj nur, kiam ilia transporto tuj povos esti efektiva. La specialaj normoj, valorantaj por la ekspeda stacio, destinoj, ĉu tiu-ĉi estos devigata, provizore transpreni en deponejon tiujn transportaĵoj, kies ekspedo ne tuj povos efektiviĝi.

(3) La ekspedo de la transportaĵoj okazos en la samo vico, laŭ kiu ili estas transprenitaj por ekspedo, se ne la fervojo povos aserti sufiĉan kaŭzon por escepto bazitan sur la neceseco de la fervoja mastrumado aŭ sur la publika intereso.

(4) Ĉiu kontraŭago al la destinoj de tiu-ĉi artikolo motivas la pretendon al kompenso de la malgajno kaŭzita.

(5) La translivero kaj la envagonigo de la transportaĵoj estas regulataj, laŭ la leĝaj kaj reglementaj destinoj validaj por la fervojdiekco de la ekspeda stacio.

Komplementaj destinoj.

1. La fervojo estas devigata transpreni por transporto objektojn, kies en-kaj elvagonigo postulas la uzon de specialaj maŝinoj, nur en tiuj stacioj kie ekzistas tiaj maŝinoj.

2. La fervojo povas submeti al specialaj kondiĉoj, aranĝotaj por ĉia kazo, la transprenon de tiuj objektoj, kies envagonigo aŭ transporto prezentas

laŭ opinio de tiu direkco sub kiu estas la ekspeda stacio, neordinarajn malfacilaĵojn.

3. La lokomotivoj, tendroj, vaporveluriloj kaj aliaj fervojveluriloj rulantaj per siaj propraj radoj, estas transprenataj al transporto nur, se ili estas elprovitaj de fervoja administracio rilate al sia rulkapableco, se ili surhavas noton pri tiu-ĉi elprovo aŭ se ili estas akompanataj de dokumento atestanta ĉi-lion. Ili ne povas ruli sur malpli da aksoj ol respondas al ilia konstruado.

La lokomotivoj, tendroj kaj vaporventuriloj rulantaj sur propraj radoj devas esti akompanataj de kompetenta komisiito de la forsendinto, kiu prizorgos la lubrikadon.

ARTIKOLO 6.

Enhavo kaj eskterado de la transportletero.

(1) Al ĉiu transportaĵo internacia (artikolo 1) devas esti aldonata transportletero, kiu enhavas jenajn deklarojn:

a) lokon kaj daton, kie kaj kiam la transportletero estas redaktita;

b) la montron pri la ekspeda stacio kaj pri la ekspeda administracio;

c) la montron pri la adresa stacio, pri la nomo kaj loĝejo de la ricevonto kaj eventuale la mencion, ke la komercaĵo estu ekspedata oficejrestanta;

d) la montron pri la naturo de la sendaĵo, la deklaron pri la pezo, aŭ, anstataŭ tio, deklaron konforme al la specialaj normoj de la ekspeda fervojo; plue, je pecaĵoj, la nombron, la priskribon de la embalado, signojn, kaj numerojn de la pecaĵoj;

e) la postulon de la forsendanto, apliki la tarifojn specialajn sub la kondiĉoj allaseblaj laŭ artikolo 14 kaj 15;

f) la deklaron pri la sumo nomanta la intereson je la livero (artikolo 38 kaj 40);

g) la mencion, ĉu la ekspedo estu farata per rapida, aŭ normala transporto;

h) la liston detalan pri la paperoj necesaj pro la dogana aŭ imposta pritrakto, aŭ pro la polica kontrolo kaj eventuale la rezervon rezultantan el artikolo 10, alineo 4;

i) la mencion pri ekspedo afrankita okaze de antaŭpago de la transportkostoj, aŭ de deponado destinata por pagi ĉi-tiujn transportkostojn (artikolo 12, alineo 3);

k) la repagojn la debetantaj transportaĵoj, tiel tiujn, kiuj estas pagataj, nur post ricevo, tiel ankaŭ la antaŭpagojn, kiuj estas faritaj de la fervojo (artikolo 13);

l) la mencion pri la prenata transporta vojo kun nomoj de tiuj stacioj, kie la dogana pritrakto kaj iu eventuale necesa polica kontrolo estu farataj.

Manke de tiu-ĉi mencio, la fervojo devas elekti tiun vojon, kiu ŝajnas esti la plej utila por la forsendinto. Por la rezultoj de tiu-ĉi elekto la fervojo nur tiam estas garantideva, kiam ĝi siaparte grave kulpigis.

Kiam la forsendinto estas notinta la transportlinion, la fervojo estas rajtigita uzi alian vojon por la transporto de la sendaĵo je la subaj kondiĉoj:

1. la dogan aŭ impostoficeja prilaboro kaj iu eventuale necesa polica kontrolo ĉiam okazos en tiuj stacioj montritaj de la forsendinto;

2. ne estos postulata pli alta transporta takso, ol tiu, kiu estus pagota, se la fervojo estus uzinta la vojon montritan en la transportletero.

Se la ekspeda stacio elektis alian vojon, ĝi devas pri tio sciigi la forsendinton.

m) la subskribon de la forsendinto per ĝia nomo, aŭ firmao kaj la noton de ĝia adreso. La subskribo povas esti presata, aŭ anstataŭigata per la stampo de la forsendinto, se la leĝoj, aŭ regularoj (reglementoj) de la ekspeda loko tion permesas.

(2) La detalaj priskriboj koncerne al la redakto kaj al la enhavo de la transportletero, precipe al la aplikota formularo, estas en la klarigaj destinoj.

(3) Estas malpermesate, enskribi en la transportleteron aliajn deklarojn, redakti aliajn dokumentojn kiel transportleteron, aŭ aldoni aliajn dokumentojn, ol tiujn, kiuj estas aprobitaj per tiu-ĉi konvencio.

(4) Tamen, se la leĝoj kaj reglementoj de la ekspeda loko tion postulas, la fervojo povas postuli de la forsendinto krom la transportletero dokumenton, destinitan resti en la manoj de la administracio por utili al ĝi, kiel pruvo pri la transportkontrakto.

(5) Ĉiu fervoja administracio havas la rajton krei por sia interna funkciado matrikulan destinitan resti en la ekspeda stacio kaj havantan la saman numeron kiun surhavas la transportletero kaj la duplikato.

(Daŭrigota.)

KELKAJ NOTOJ PRI LABORMETODOJ EN MESOPOTAMIO.

Originale verkita de Majoro M. Rosher M. C.,
M. Inst. C. E.

Malofte oni trovas landon kie estas pli mal-kare uzi betonon ol lignon sed tio okazis en Mesopotamio dum la milito. Mesopotamio, nun nomita Irak, kuŝas inter du riveroj Tigriso kaj Eŭfrato. La pli suda parto estas preskaŭ senarba, de palmoj, kaj senŝtona. La grundo konsistas el ŝlimsablo demetita dum jarmiloj per la eksterbordigo de la du riveroj.

El la ŝlimo miksitaj laŭ ĝusta proporcio kun riversablo, kiu estas havebla el deponejoj ĉe diversaj punktoj, estas eble fabriki bonegajn brikojn, kiuj eĉ se ne fahre bruligitaj sed nur sune bakitaj iĝas tre malmolaj. Ili multe superas la brikojn faritajn kun pajlo enmiksitaj. La aŭtoro konstruis multajn domojn el tiuj ĉi brikoj.

La eksteroj de la muroj estis ŝmirataj per gipso, kiu estas trovita tie grandkvante, kun gruzo, ambaŭ trovita norde de Bagdado, kiel protekto kontraŭ la pluvo. Kvankam la jarsumo da pluvo ne estas granda tamen ĝi falas forte kaj sen ia protekto la muroj baldaŭ eroziĝas. La tegmentado prezentis problemon. La Araboj volbigas siajn tegmentojn en la plibonklasaj domoj aŭ uzas trabojn el daktilpalmoj aŭ aliaj malgrandaj arboj. La provizo de la lastaj tute ne sufiĉis por niaj bezonoj kaj estis necese elpensi alian metodon por tegmenti la multajn domojn.

Ni havis sablon, akvon kaj gruzon kaj tial ni decidis importi fervergojn kaj cementon de Hindujo. Niaj transportaj rimedoj estis tiam preskaŭ ekskluzive baroj (ŝarĝboatoj) sur Tigriso. Nature multe pli da cemento kaj fervergoj povas esti enŝipigitaj ol da ligno ĉar ĝi enŝarĝas pli kompakte. Tiam ni

instalaj fabrikojn por ferbetonaĵoj kie ni fabrikis trabojn de diversaj grandecoj kaj aliajn, taŭgajn por tegmenti sufiĉe grandajn ĉambrojn, kaj ekspedis ilin al la diversaj konstrulokoj.

Tiuj ĉi trabetoj estis ĝenerale interspacitaj ĉe 25cm, poste kovritaj per bruligitaj brikoj de 30cm kvadrataj \times 5cm dikaj. La tute estis tiam kovrita per tavolo de gruzo kaj gipsa restaĵoj por doni la necesan klinecon por drenado. Fine estis melita tavolo de bitumo. La rezultoj estis kontentigaj.

La gipso estis elfosata de araba entreprenisto. Unufoje la aŭtoro vizitis la elfosejon kaj inspektis lian labormetodon. Ĝi estis vere rimarkinda kaj versajne la sama kiun uzis la patriarko Abrahamo, kiu naskiĝis ne malproksime de tie.

Ĉe la rando de la elfosejo, sur la natura grundo oni faris kaveton. En la kaveton oni ripete ĵetis kanonan kuglegon. Post ripetitaj frapoj malgranda porcio da grundo ĉe la rando diskreviĝis. Vidante tion, la aŭtoro ekprenis pioĉon, kiun ili uzis por la kavigo, kaj per malmultaj frapoj ĉe la fundo de la kavflanko faligis pli da gipso — kiu estas tie preskaŭ pura — ol la araboj per sia sistemo elfosas dum horoj. Tio mirigis la entrepreniston, kiu estante homo inteligenta ŝanĝis de tiam sian sistemon.

La Araboj ankoraŭ havas multajn antikvajn kutimojn kaj labormetodojn sed ili estas ĉiam pretaj lerni plimodernajn. Estas kurioze vidi sistemon elĉerpi akvon el la rivero, kiu datas de pratempoj, flanke de moderna interna bruliga maŝino kun decentrokura pumpilo.

Aliffoje, kiam ni petis prezdonon de la loka ŝeĵo por terplejnado, li sendis siajn termezuristojn ekipitaj per peco de ŝnuro kiel mezurrubando. Kompreneble ilia raporto estis en la formo »tiomfoje la longeco de la ŝnuro«! La ŝnuro ŝajne ne havis antaŭdeciditan longecon. Spite tion la Araboj estas inteligentaj kaj sendube evoluigas rapide.

Iliaj fosiloj nomitaj »mishar« havas klingon preskaŭ pikforman, ĉirkaŭ 15cm trans la plejlarĝa parto, kun longa tenilo. Apud la klingo sur la tenilo estas elstara lignaĵo per kiu ili piedpremas la klingon en la grundon. Tiaj fosiloj egale servas kiel armiloj, speco de halberdo.

La unuan fojon kiam mi havis aron da Araboj laborantan sub mia estrado, je la fino de duonhoro iu Arabo donis laŭtan ekkrion. Tuj ĉiuj ĉesis labori kaj kunveninte ili komencis danci. Alŝultrigante siajn fosilojn ili danmarŝis laŭlonge de la laboro. Post eble dek minutoj ili ree ekfosis. Pasis alia duonhoro kaj denove okazis danco. Kompreneble tiamaniere ne multe da laboro estus plenumata. Tamen, ni ne povis abrupte ĉesigi tian danckutimon, ĉar se ni estus tion farintaj ĉiuj Araboj forirus. Post kelkaj tagoj la danco estis nur permesata je komenco kaj fino de la laboro. La aŭtoro eltrovis ke oni povas elfini pli da laboro traktante la Arabojn ĉiam juste kaj ridindigante la mallaboremulojn antaŭ iliaj kunuloj. Ekzemple: vidante evidentan mallaboremulon oni demandus de la aliaj, »Certe tiu ĉi estas knabino ĉu ne vere?« Baldaŭ li akiris la nomon »knabino« kaj por eviti ĝin li plilaboris.

Foje la aŭtoro havis pli ol 5000 Arabojn laborantajn sub siaj ordonoj sed neniam necesis alia instigilo ol vortoj. Kiel eble plej ofte oni aranĝis konkuradon inter la aroj, kiu bone sukcesis. Preskaŭ ĉiuj nacioj estas regemaj rilate laboron se oni nur aranĝas konkuradon.

TERMEZURADO PER TAKEOMETRO.*

Originale verkita de Majoro Edward R o s h e r,
M. C., M. Inst. C. E.

La aŭtoro ne scias ĉu la suprecitata instrumento estas multe uzata por termezurado en Eŭropo aŭ ne, sed laŭ sia sperto, por rapida termezurado en malfacila tereno ĝi superas ĉiujn aliajn. Eble ĝi plej utilas kie la tereno estas kruta kaj senkreskaĵa, tamen ĝi ankaŭ tre utilas en arbaroj kaj sur grandaj ebenaĵoj.

Domage, la plejmulto da instrukciolibroj por ĝia uzo aperigas la enskribadon en la kamplibron tiel komplikite, ke ĝi ŝajnas esti malfacila afero. Fakte, per alia sistemo de enskribado la laboro estas tre facila kaj sufiĉe ekzakta por ĉiuj praktikaj celoj, kiel evidentigos de la sekventaj spertoj de la aŭtoro.

Kiam li antaŭnesploris sekcion de la »Cape to Cairo« (Kabo de Bonespero al Kairo) Fervojo, la relvojo devis trapasi tre malebenan terenon, tute kovritan de ŝangalo. (Densa arbaro kun subkreskaĵo).

La rezulto de la termezurado estis desegnita sur karton laŭskale montrante la egalaltecajn kurbojn aŭ liniojn. Sur tia plano estus eble projekcii la plej bonan lokigon por la konstruota relvojo. Tiel, oni povus montri laŭ skale sur la papero. La skalo efektive estis 1 : 5000.

Lalongeco de tiu ĉi parto de la antaŭnesploro atingis 16 mejlon kaj ĝi revenis ĝis la punkto de ekiro. (Fermita azimutharo). La plimulto da la kunhelpantoj estis afrikanoj negroj. La kalkulojn la aŭtoro faris nur per glitkalkulilo, 25cm longa. Tamen la nivelo ĉe la punkto de ekiro kaj ĉe la sama punkto je reveno post la 16 mejla kurado preskaŭ koincidis. La diferenco estis nur 15 cm. Tiu ĉi kvanton ne estis eble montri sur la karto, nek en distanco de 16 mejloj ĝi estis grava.

Aliajn fojon la aŭtoro termezuris la planon de mineja domaro ktp. rilate, al ĝia pozicio apud la relvojo. Ĝi ne estis granda tasko, la fermita azimutharo estis nur 1.5 mejloj. Tamen la azimuthoj krucis la forjetaĵajn altaĵojn kiuj estis krutaj ĝis raporto de 1:1. Nur li kaj needukita negro laboris, la lasta portanta la nivelstangon. Post la termezurado per takeometro li nivelis per nivelilo por kontroli la takeometrajn nivelojn. Ne ekzistis eraro pli granda ol unu colo = 25 mm, ĉe iu punkto. Kiam oni konsideras ke la kalkulado de nivelo per takeometro dependas de la korekteco de la distanco kiel leĝita per la instrumento multiplikita de la sinuso de la vertikala angulo, la akordigo de la du sistemoj estas rimarkinda. Ĉe ambaŭ de la suprecitataj okazoj neniu alia mezurilo por longeco aŭ alteco estis uzita. Plue, laŭ la sistemo uzante nivelilon oni necesas aŭ pli da tempo aŭ pli da personoj por fari la saman laboron.

Kiam ekstrema korekteco estas postulata — ekz: ĉe skemoj por akvokonservado, la aŭtoro ne rekomendas ĝin kun escepto de la prepara laboro.

* Takeometro — Rapidmezurilo — speco de teodolito kun tri paralelaj horizontalaj haroj apud la okullenso por mezuri distancojn ĉevide. [gr. tachos, rapideco (tachys rapida), + meter].

Je alia okazo la aŭtoro devis termezuri promonton la rondiro de kiu proksimumis ĉirkaŭ 7 kilometroj. Ĉe unu flanko kuŝis la maro, kun rokegoj sternitaj laŭlonge la marbordo. Aliflanke la grundo altiĝis ĝis 50—60 metroj. La mezurado per takeometro okupis kvar tagojn. Por fari la saman laboron laŭ ordinara mezursistemo necesus eble tri semajnoj. Ĉe la fino ni havis kompletan karton moentran ĉiujn detalojn, ambaŭ horizontalajn kaj vertikalajn.

La takeometro plej valoras por mezuri jam ekzistantajn objektojn sed oni ĝin ankaŭ povas uzi kiel helpilon por kontroli la mezuradon ekzaktan de distancoj ne tre facile mezureblaj. La aŭtoro estis konstruanta ponton. La rivero estis larĝa, la bordoj krutaj. Starigante sian takeometron super unu abutmento aŭ pli bone super la loko ki la abutmento estos konstruota, li mezuris dufoje la distancon kaj enmetigis du stangojn ĉe la loko de la alia abutmento. La du legadoj diferencis ĉirkaŭ 25 cm. en 200 metroj. Kiam fine la ekzakta mezurado* estis farita per mezurrubando kaj ŝnurplumbo la ĝusta loko falis meze de la du stangoj lokigitaj per takeometro. Sufiĉe kontentiga rezulto! Preskaŭ ĉiuj la suprecitaĵoj okazis uzante nur needukitajn helpantojn. La aŭtoro povas citi multajn aliajn sed sendube tiuj ĉi sufiĉas por starigi lian pretendon.

Estas du sistemoj por teni lanivelstagojn, unu vertikale je la grundo kaj la alia orte je la linio de vido. La aŭtoro ĉiam uzis la lastan. La kalkuloj laŭ tiu sistemo estas pli simplaj. Oni povas ilin fari sur la kampo mem tiel ke la notoj estas pretaj por tuja surpaperigo, kio ŝparas tempon.

DIVERSAĴOJ.

Kuniĝo de serbaj kun bosniaj fervojoj efektiviĝis per nove finkonstruita fervojo el Užice al Vardište, sur kiu en la monato januaro de ĉi tiu jaro estis ĝia inaŭguracio.

La transport-Kreditoj ĉe regno-germanaj fervojoj fariĝas nun sole pere de aparte al tiu celo starigita Deutsche Verkehrs-Kreditbank. La monatajn kreditojn oni nuligis kaj lasis nur unufajajn.

Mirindaĵo de Ŝkoda fabriko en Plzen (Ĉeĥoslovakio). Sur fervoja linio Praha W. n. — Brod nad Lesy, estis necese intersanĝi malnovan ponton je nova, fera. La ekspansio (etendigo) de nova ponto havas 68 da metroj. La intersanĝo estis farita en tempo-spaco inter du rapidvagonaroj. Dum 15 minutoj estis la malnova ponto forigita kaj la nova metita en novajn lagrojn. Ĝi estis faro de inĝenieroj kaj laboristoj de supre nomita firmo vere Amerikana.

Bulgaraj fervojoj mastrumas post la malvenkita milito por reparaciaj devoj kaj malzorgas proprajn bezonojn. Laŭ teknika vidpunkto, estas la fervojoj nesufiĉe aranĝitaj, la stacioj estas malgrandaj, la laborejoj ne plenumas sian devon kiel pro amplekso, tiel ankaŭ pro laborkapableco kaj vagonoj estas malmultaj, pro tio frege suferas la komerco. Ĉe katastrofa finiĝo de la milito perdis Bulgarujo 2358 vagojn, kiuj restis en eksterlando kaj per la pactraktado ĝi estis devigita redoni 98 lokomotivojn kaj 1994 da vagonoj, kiujn la Bulgaroj

dum la milto akiris. Bulgarujo perdis ja iom pli ol duono da siaj vagonoj, koncerne la lokomotivoj, ne estis pli bone, ĉar pli ol duono estis maltaŭgaj kaj bezonis elfundan riparon. En la jaroj 1920 ĝis la 1923 Bulgarujo elpruntis al si 2324 da vagonoj el Germanujo kaj nur tiamaniere estis eble, almenaŭ iomele daŭrigi la regulan trafikon. Manko je vagonoj faris al nacia ekonomio gravajn malprofitojn, ekzemple malaltigis eksporto de ovoj, tre profitona enspezo Bulgara, de la jaro 1911 ĝis la jaro 1921 je kvindekono, nur pro tio, ĉar ne estis sufiĉe da vagonoj disponeblaj por la transporto al eksterlando. Ĉar la fervojadministracioj transdonas la restantajn monsumojn al la centra ŝtata kaso por elspezoj de aliaj budget-departementoj kaj reparaciaj devoj, per tio kompreneble difektiĝas pli la propraj fervojoj tiel, ke oni devas senĉese malplialtigi la rapidecon de la vagonaroj, se oni ne volas, ke fervojaj akcidentoj plialtiĝu. Kondiĉo de la plibonigo kuŝas sole en ĝia administracia sendependeco (memstareco). Konstanta klopodo elsuĉi el la fervojoj kiom eble plej multe da mono, devas por ioma tempo cedi konsideron, al kia fino la Bulgaraj fervojoj maturiĝus, se oni daŭrigus iliajn teknikajn malzorgojn.

Aŭstria fervojoj forigas la vojbarilojn ankaŭ ĉe la ĉefaj linioj, tio estas parto de ŝparaĵoj, kiuj, estas konsekvenco de bontrovo de Acwarth. La fervoja transport-regularo de la jaro 1851 kaj la koncesia leĝo de la jaro 1854, kompreneble direkte ordonas la konstruadon de tiuj vojbariloj ĉe la transpasejoj kaj tial la Aŭstria registaro estis ja devigota antaŭe ŝanĝi la leĝajn decidojn, sed anstataŭ tio, la registaro kontentigis sin nur kun eldonita ordono, ke oni povas laŭ instrukcioj eldonitaj por tiel nomataj »Lokal-fervojoj« (kie la vojbariloj ne estas devigaj) lokumi la barilojn sole tie, kie oni bontrovos tion urĝe necesa. Laŭ la ordonoj de 17a de januaro kaj de 13a oktobro 1922, kiuj starigas precizajn kondiĉojn por likvido de vojbariloj, de tiu tempo oni jam forigis pli ol 1000 da barilojn, kaj laŭ la ĝisnunaj spertoj, oni povas diri, ke tiu ŝpar-aranĝo plene sukcesis. Akcidentoj, kiuj ĉe la vojbariloj ofte okazas — enfermo de veturiloj sur reloj inter ambaŭ vojbariloj — estas nun rimarkinde maloftaj, kaj ekzemple en direkcia distrikto de Linc, okazis ĝis nun nur 5 fervojaj akcidentoj, kiujn la vojbariloj povus malebligi. Estos kompreneble interese ekscii, kian sukceson havis la fervoja administracio en ĉi tiuj kvin akcidentoj ĉe la juĝistaro.

Fervoja ministerio de Ĉeĥoslovaka respubliko reguligis la restadon de vojaĝantoj dumvoje en manĝo-vagonoj jene: La uzado de manĝovagonoj estas permesite nur 10 minutojn post la forlaso de manĝovagono el ĝia elirstacio. Ekvojaĝi rekte el la manĝovagono estas severe malpermesite, kompreneble, ke de ĉiuj stacioj. Tio signifas, ke la pasaĝeroj devas antaŭe eniri en la normalajn pasaĝervagonojn, kaj tie sin prezenti kune kun siaj veturbiletoj ĉe la fervoja kondukto, kiu montros al ĉiu unuopa vojaĝanto la seĝon en la koncerna vagonklaso. Dum la tempo-daŭro de komuna tag-aŭ vespermanĝo, estas permesite ekokupi lokojn en manĝovagono al vojaĝatoj de ĉiuj vagonklasoj. Flanke de la restado dum la komuna tag-aŭ vespermanĝo,

estas permesite restadi laŭplaĉe en manĝovagono al vojaĝantoj sole kun la biletoj de I-a kaj II-a vagonklaso sen kiu ajn tempo-limigo, sed al la vojaĝantoj de IIIa vagonklasoj sen alpagbiletoj nur dum la tempo-daŭro de 45 minutojn. Duonhora antaŭ la komuna manĝo, devas ĉiuj vojaĝantoj forlasi la manĝovagonon, por ke ĝi povu esti konvene aranĝata por la okazonta komuna tag-aŭ vespermanĝo. Kunpreni en la manĝovagonojn ĉiuspecajn manpakojojn estas malpermesite.

El oficiala gazeto. »Věstnik pro železnice a plavbu« n-ro 58 1924.

Telefono en vagonaro. La establa direktoro ĝenero Rosenbaum prelegis en Berlin pri la telefona linio en kurantaj vagonaroj. La ideo de telefonado dum veturanta vagonaro ne estas nova kaj ĝi datumas jam de la epoko, kiam la telefono estis ĉe la fervojoj obligate enkondukita. En tiu parolado sciigis ing. Rosenbaum al la aŭskultantaro la rezulton de la eksperimentoj en la telefonado dum la veturanta vagonaro sur la linio Berlin—Hamburg.

El reĝolando S. H. S. Per kontrakto, kiu estis interkonsentita la 15an de junio 1923 en Beograd, aĉetis Jugoslavio parton de orient-fervojoj, kuŝantaj sur ĝia teritorio, de »Orient-Fervoja Asocio«. La afero estas pri apartenantaj segmentoj de la linioj: Saloniki—Skoplje—Zibevce, Skoplje—Mitrovica kaj Bitolj—Saloniki en longeco proksimume de 387 da kilometroj. La aĉeto de la orient-fervojoj de la registaro de reĝolando S. H. S., estas en kontakto kun la libera Jugoslava kontinent-zono en salonika haveno kaj montras la celadon de fervoja trafikpolitiko de reĝolando S. H. S. En la jaro 1913. aĉetis estinta Aŭstrio-Hungara monarĥio grandan parton de akcioj de tiuj ĉi fervojoj, tio estis la konsekvenco de ĝia ekspansiva politiko, direktiganta orienten.

La fervojista politiko ĉe rusiandaj fervojoj estas unu el la plej grandaj malhelpaĵoj kiu malpermesas resaniĝon de la rilatoj ĉe la rusaj fervojoj. Kompreneble, ke estas ja intenco de la komisaria ofico por la fervojaj aferoj, senigi la fervojajn administraciojn de la grandega nombro de superflua fervojistaro, ĉefe de malaltaj kategorioj kaj plejparte de tiu malhonestaj, sed tiu liberigo progresas malrapide. Granda manko da kvalifikitaj laborantoj, kiuj povus instrui pli malgrandan, sed bravan kaj taŭgan korpuson de fervojistoj, estas ĉiam ankoraŭ sentebla, kaj estas ankaŭ eble unu el la kaŭzoj, kial oni lasas ĉe la fervojoj tiom multe da fervojistoj, ŝajne necesaj por la fervoja servo. En la fervojaj administracioj estas same granda nombro da superflua oficistoj, de kiu la fervojoj ne povas sin tiel facile liberigi. La zorgado pri fervojistoj ne estas imflinda, precipe la fervojistaro ĉe la ekzekutiva servo suferas mizeron, ĉar prizorgante penigan kaj respondeco-plenan servon, estas pagata multe pli malbone, ol la oficistaro, kiu ne prizorgas tiajn servojn. Oni tute ne zorgas pri servo-uniformoj de stacio — kaj maŝinpersonalo kaj iam eĉ ne pri nokto-pasejoj por la deĵoranta fervojistaro ekster siaj hejmostacioj.

El: »Železniční Revue« tradukis. Emanuel Kubasek, Plzen, Ĉeĥoslovakio.

VAPORFAFILOJ SUR LOKOMOTIVOJ.

Vaporfajfiloj sur lokomotivoj, estis eltrovitaj en la jaro 1833. Ĝis tiu tempo donis maŝinestroj signalon per korno, pendanta sur ilia brusto. En Angiujo, en la jaro 1833, ne aŭdis veturigisto veturanta kun butero kaj ovoĵoj en urbon Leicholton la signalon de vagonaro. Lokomotivo ekkaptis lian veturilon kaj frakasis ĝin. Tio estis la unua fervoja akcidento. Dum la tujaj kunsidoj, kiun ĉeestis ankaŭ Stephenson la eltrovinto de fervojo, oni traktis pri rimedoj, kiuj malebligis similajn okazaĵojn. Direktoro de la fervojo, demandis Stephensonon, ĉu estus eble, lokigi ie sur lokomotivo kornon, kiu funkcius helpe de la vaporo. Stephenson tuj ekkomprenis signifon de tiu ĉi ideo, kaj aranĝis provojn kun muzikinstrumento. Kaj baldaŭ anstataŭis kornojn vaporfajfiloj, lokitaj sur la lokomotivoj.

Fajfelspezitaj milionoj. Amerika statistikisto el-kalkulis, ke fervojaj lokomotivoj en Usono dum ĉiu jaro fajfelspezas 5 mil. dolarojn. Dum fajfado foriras tiom da vaporo, ke oni bezonas 2,534.026 tonoj da karbo, por ĝin ricevi. La statistikon oni povis elabori, ĉar en Ameriko devas la lokomotivo fajfi antaŭ ĉiu vojkruco, kaj la distanco inter la vojoj estas egalmesura.

Sidonie Dlouha, Praha.

BONA REKORDO

Ĉirkaŭveturi la terglobon 329,088 foje sen akcidento.

Pasaĝero povas esti veturinta distancon kiu egatas ĉirkaŭveturado de la terglobo 329,988 foje dum la pasintaj kvin jaroj sur la Suda Pacifika Fervoja sistemo sen perdo de sia vivo en akcidento okazinta al vaportrajno.

Dum tiu ĉi tempo pli ol 221,000,000 pasaĝeroj veturis en S. P. Kompaniaj trajnoj aŭ pli ol dufoje la loĝantoj en Usono!! La S. P. Ko posedas pli da kilometroj ekipitaj per aŭtomataj bloksignaloj ol iu alia fervojo en la mondo. (5675 km entute).

Kiel indiko de la obeemeco al reguloj de la dungitoj en la vagonara kaj lokomotiva servo, raportoj montras, ke el 218,205 provoj faritaj dum la pasintaj kvin jaroj la procento de kompetenco de la dungitoj estis 99.2. — Tradukita el S. P. Bulletin, Marĉo 1925.

LABORSPARMETODOJ.

Traktoro* (= interna bruliga lokomobilo) ŝparas tempon je relokiĝo de trako.

Kiamaniere modernaj maŝinoj estas uzataj por rapidigi la konstruon de trako de malgranda laboristaro kaj ankaŭ ŝparas elspezon estas montrita de lasttempa ago de la Trakkonserva Fako.

La laboro efektivigota estis la relokiĝo de 2000 futoj de trako en nova loko, kiu necesigis flankmovon de ĉ. 200 futoj. Kutime multnombra laboristaro estus necesa por la dispecigo kaj resteno en nova loko. Anstataŭ tion fari, entreprenisto kiu posedis traktoron kaj skrapfosilojn estis dungata. Per la traktoro kun kvar trakistoj la kunmetita trakpeco estis trenita al la nova loko kaj la laboro finita dum duontago. — S. P. Bulletin.

Southern Pacific Company (Suda Pacifika Fervoja Kompanio) posedas 10.797 mejlojn — 17.320 km. Inklusive de trakoj luitaj de aŭ kuneposedataj kun aliaj fervojaj kompanioj ĝi ekspluatas entute 10,980.07 mejlojn aŭ 17,700 kilometrojn. Krom tio ĝi posedas kaj ekspluatas pasaĝeran ŝiparon.

Por ĝiaj miloj da dungitoj ĝi funkciigas grupsi-steman vivasekuradon. Laŭ servdaŭro la kompanio senpage kontribuas tiom por ĉiu dungito. La fervojisto povas, aldone pagante nur malgrandan asekurpagon, pliiĝi la monsumon kaj havas la rajton je eksigo daŭrigi la asekuradon je komercaj prezoj. La mono estas pagata tuj okaze de morto aŭ tuta difektigo de la asekurito, tiel la familio de mortinto tuj havas la monon necesan por enterigaj elspezoj ktp.

Nova lokomotivo »Southern Pacific« tipo, kun tri cilindroj kaj radarango 4-10-2.

La Suda Pacifika Fervoja Kompanio konstruigas ĉe la fabrikejo de la American Locomotive Company, dek ses novajn tricilindrajn lokomotivojn kiuj estos konataj kiel »Southern Pacific« tipo kaj uzataj por la trenado de pasaĝeraj kaj frettrajnoj trans la Sierra Nevada montoj, kie la maksimuma deklivo estas 2.2 procento.

Tiuj ĉi lokomotivoj estas la plej modernaj ĉiumaniere, enhavantaj la lasttempajn principojn evoluigitajn por pliiĝi la trenpovon kaj hejtekonomion.

Inter la rimarkindaj karakterizoj de la lokomotivo estas tria cilindro lokita interne de la ĉefrajmo (ĉefkadro) iomete plialta ol kaj inter la du eksteraj cilindroj. La vaporpremo en la bolilo estas pliiĝita ĝis 225 funtoj (15.817 kg sur cm²) aŭ 1.76 kg pli ol la kutima premo.

La trenpovo estas unu kvarono pli ĉe 2.2 procenta deklivo ol tiu de la plej potenca lokomotivo nun uzata de la S. P. Ko.

La tendro entempovas 46000 litroj da akvo kaj 16500 litroj de bruloleo. Ĉiu el la pelradoj havas diametron de 1.61 m. Ĉefvergoj de la eksteraj cilindroj pelas la trian paron da pelradoj dum la ĉefvergo de la interna cilindro pelas la duan paron da pelradoj per krankakso.

La uzo de la tria cilindro krom doni plipovon ankaŭ plibone distribuas la streĉecon sur la pelaksoj kiu sekve malpliiĝas la foruzadon kaj streĉecon je aliaj meĥanikaj partoj.

La cilindrodiametro estas malgrandigita rimarkinde, kiu rezultas je malpli pezaj movantaj partoj. Tiu ĉi kune kun la apliko de la forto al du pelaksoj anstataŭ al unu nur, tre plibonigas la kontraŭpezan staton. Plue, ĉar la krankoj estas metitaj ĉe 120° anstataŭ 90°, kiel ĉe ducilindraj lokomotivoj, la kombinita efekto de la du kontraŭpezoj sur la relo kaj la lokomotivo samtempe estas forigita.

Ĉiu lokomotivo estas 101'-1" (30.8 m) longa.

Radbazo 87'-2" (26.6 m).

Pezo lokomotivo kaj tendro 682400 funtoj = 310000 kgm.

Tir (verg) potenco* 96530 funtoj = 43700 kgm.

Pezo de lokomotivo sola 440000 funtoj = 199000 kgm.

* Tiu ĉi estas la forto utiligebla por superi la rezistojn ĉiajn specojn de la vagonaro trenata.

Pezo sur pelradoj 315000 funtoj = 142500 kgm.
Elfrita el artikolo en »Southern Pacific Bulletin« Feb. 1925. de

Edward M. Rosher
Asesoro por Usono.

Sro A. H. Babcock, Ĉefelektra Inĝeniero de la Suda Pacifika Fervojo, fervora Esperantisto kaj nova ano de I. A. E. F. estis unu el la tridek scienculoj kiuj ĉeestis kunvenon de l' Amerika Sekcio de l' Internacia Unuiĝo de Scienca Radiotelegrafado, kiu okazis en Washington, D. C. ĉefurbo de Usono je la 1924a jarfino. Li estis invitita de la Nacia Esplorkonsilantaro, la plej grava scienca esplororganizaĵo en Usono.

RENOVIGO DE RUMANAJ FERVOJOJ.

La renovigo de rumanaĵ fervojoj ekkomenciĝis iom malfrue post la milito, sed pro tio oni laboris je ĝi de la jaro 1921. per ĉiuj fortoj. En la unua jaro estis ŝanĝitaj 600.000 ŝpaloj, en 1922. eĉ 1.900.000 kaj en 1923. ree 1.500.000 ŝpaloj. Nun estas jam rebonigitaj ĉiuj teknikaj objektoj. Krom tio en la jaro 1921. estis tute rebonigitaj 1400 lokomotivoj, en 1922. ree 1300, kaj la vagonparko estis kompletigita en sama mezuro.

Sekve de tio fortege evoluigis la trafiko kaj ekzemple la ŝarĝtrafiko pligrandiĝis de 3 milionoj tunoj en la jaro 1921. je 15 milionoj tunoj en la unuaj 10 monatoj de la jaro 1923. La monataĵ enspezoj pligrandiĝis de 26 je 69 milionoj Lei en 1921., je 205 milionoj en 1922. kaj 282 milionoj Lei en la jaro 1923.

D. F. Zagreb (Jugoslavio).

SPALOJ EL FEROBETONO.

Al la IXa Internacia Kongreso de fervojaj societoj en Roma estis submetitaj inter aliaj, raportoj pri la uzado de ŝpaloj el ferobetonu. En Ameriko oni elprovis ĉefe tri specojn de tiaj ŝpaloj, sed en Anglujo dek fervojaj societoj klarigis, ke la provo kun ŝpaloj el ferobetonu ne donis kontentigajn rezultatojn. En Francujo Compagnie d' Orléans uzis por provoj 3000 ŝpalojn el ferobetonu kun tre forta fera skeleto, kiuj montriĝis bonaj. En Italio jam en 1905. estis ŝpalitaj sur diversaj fervojlinioj 10.000 ŝpaloj; ĉiu ŝpalo estis provizita per 26 ferbastonetoj kun diametro de 6 mm; en la jaroj 1905. ĝis 1910. estis ŝpalitaj ankoraŭ 300.000 ŝpaloj kun pli forta armaturo, kies diametro estis de 8 kaj 9 mm. De tiu nombro estis ŝanĝitaj ĉirkaŭ 24% pro diversaj mankoj kaj la aliaj restis ĝis nun en uzado k. f. 16% sur ĉefaj kaj 60% sur flankaj fervojlinioj.

Generale oni venis al konkludo, ke ankoraŭ ne troviĝis tia speco de ŝpaloj, kiu tute respondus el teknika kaj ekonomia vidpunkto. Nun oni elprovas novan modelon de tre praktika ŝpalo, kiu estas malpeza, solida kaj ekonomia.

El »Revue du Béton armé«
trad. D. F. Zagreb (Jugoslavio).

DEMANDO PRI PUNSYSTEMO.

La sistemo de »Disciplino« uzata de la Suda Pacifika (Fervoja) Ko. estas konata kiel »Brown System«. Ĝi konsistas el poentoj malmeritaj kaj meritaj.

La plej malgrava »mallaŭdo« estas nuligata per 3 monata senriproĉa servo.

10 malmeritaj poentoj estas nuligataj per 6 monata senriproĉa servo.

20 malmeritaj poentoj estas nuligataj per 9 monata senriproĉa servo.

30 malmeritaj poentoj estas nuligataj per 12 monata senriproĉa servo.

40 malmeritaj poentoj estas nuligataj per 18 monata senriproĉa servo.

50 malmeritaj poentoj estas nuligataj per 18 monata senriproĉa servo.

60 malmeritaj poentoj estas nuligataj per 18 monata senriproĉa servo.

Se la dungito amasigas 70 malmeritajn poentojn li devas aperi antaŭ la divizia Superintendantato por diskuti la aferon.

90 malmeritaj poentoj = eksigo.

Kontraŭe por laŭdinda servo, agoj de heroeco kaj lojaleco, prudenteco dum urĝecoj kaj laŭdindaj agoj ekstere de la devo, dungito ricevos meritajn poentojn kiuj povas nuligi la aliajn. La registro estas kvazaŭ »ĉeflibra konto«.

Nenia mallaŭdo aŭ malmerita poento estas registrata sen ke la dungito havos okazon klarigi sian konduton.

Rilate la demando 2 (a) en »La Fervojisto« No 3: — Sur la Suda Pacifika Fervojo, Usono, ili ne pagas procenton por ŝparita hejlmaterialo sed ili havas sistemo per kiu la ŝparanto ricevas kreditmarkon, kiu helpas lin rilate al lia pli altrangigo en la servo. Li ankaŭ rajtigas porti oran ĉapsignon kaj lia nomo estas publikigita en la monata ĵurnalo eldonita de la Kompanio, La Suda Pacifika Ko. ankaŭ starigas konkuradojn pri lia ŝparado por la diversaj Divizioj (distriktoj). Tiu ĉi kompanio estas unu el la plej grava en Usono.

RESPONDOJ

1a demando: Normaj horloĝoj estas lokitaj ĉe ĉiuj finstacioj, returnstacioj kaj registraj stacioj por la uzado de trajnistoj. Estas 144 de tiaj horloĝoj sur la Suda Pacifika Fervojsistemo.

Ĉiutage la horo estas kontrolata de la Maramea Observejo kaj la diferencoj registrataj. Ne estas premesata ke norma horloĝo variu pli ol 10 sekundoj de la norma horo. Tiumaniere la kontrolo funkcias:

La horo estas anoncata dufoje ĉiutage, je tagmezo kaj la 22a per telegrafo aŭ senfadena telegrafo. La signaloj kiel sendataj sonigas la taktobatojn de la observeja horlongo komencante je 5 minutoj antaŭ ol la horo kaj forlasante la 29an kaj rekomencante je la 30a sekundoj, tiam denove forlasante de la 55a ĝis la 9a sekundoj kaj rekomencante je la 60a por ĉiu minuto. Dum la lasta minuto la sekundoj de la 50a ĝis la 59a ne sonas kaj je la horo ĝuste sonas unu longa bruo.

De julio 1923 la Kompanio havas oficiston nomita Horservo Kontrolisto kaj ankaŭ sistemon de inspektado por la propre posedataj horloĝoj de

trajnistoj kaj aliaj fervojistoj por kiuj akurata horo estas speciala elemento de iliaj devoj.

per informo de Sro S. A. Pope, »Horservo Kontrolisto« de S. P. Ko.

Edward M. Rosher.

Asesoro de I. A. E. F. por Usono.

EL LA SIGNALREGULARO.

La nova signalregularo de SHS ŝtataj fervojoj — kiel ankaŭ la aliaj al mi konataj signalregularoj — enhavas inter aliaj ankaŭ tiun ĉi regulon:

»Se oni samtempe rimarkos diversajn signalojn, reciproke kontradiktajn, tiam valoras tiu signalo, kiu estas pli grava por sendangereco de trafiko.

Neklara aŭ dum la nokto nelumigita signalo estas klarigota tiel, kiel por la sendangereco de trafiko estas plej bone«.

Do ni povas vidi, ke la signalregularoj donas al ni tute difinitajn regulojn, se la signaloj estas lumigitaj kaj klaraj. Kontraŭe, se la signaloj estas kontradiktaj, neklaraj, nelumigitaj, tio estas eksterordinaraj cirkonstancoj, kiam ofte minacas iu danĝero al la trafiko de koncerna trajno, tiam la regularo donas nek klarajn nek difinitajn regulojn, sed nur la supre cititajn. Laŭ tiuj ĉi reguloj la personaro devas decidi, kiu el la rimarkitaj signaloj estas la pli grava, kaj kio estas por la trafiko la plej bone.

Ĉu en la signalregularo de viaj fervojoj estas fiksite:

- a) kiuj signaloj estas kontradiktaj?
- b) kiu estas la neklara signalo?
- c) kiu estas la pli grava signalo okaze de rimarko de diversaj signaloj?
- d) kio estas la plej bone por la trafiko se oni rimarkas neklaran signalon, aŭ se ĝi ne estas lumigita?
- e) kio estas via opinio pri tiuj ĉi?
- f) kio estas la opinio pri tiu ĉi de via fervoja administracio?

St. V. Stojnić

prezidanto de I. A. E. F.

ĈU EKZISTAS LA EBLECO, KE UNU VAGONARO MALFRUIĜU SEP JAROJN?

La »Railway Magazine« rakontis pri unu vagonaro, kiu atingis sian celon apenaŭ post pli ol sep jaroj. Tio estis ĉe la »Gulf-kaj Interstate-fervojo«, kiu nun estas propraĵo de la Atchison-Topeka kaj Santa-Fe-fervojo.

Je la 11.30 antaŭtagmeze de la 8. IX. 1900. la vagonaro forveturis el la stacidomo de Beaumont (Texas). Ĝia celo estis Port Bolivar. La distanco inter ambaŭ lokoj estas 71 angl. mejlojn. Je la 13.55 posttagmeze la vagonaro devis atingi stacion Port Bolivar. Ĝis High Island, dum la unuaj 33 mejloj, ĉio funkciis laŭ la regula veturiga tempo. Sed tie ĉi okazis akcidento. La alfluo el la golfo de Mexiko surfluis pli ol 38 mejloj la teron, superakvigis la relojn kaj haltigis la vagonaron. Kiam fine la akvo disfluigis, la vagonaro staris alte kaj seka sur la prerio (dezerto). Krom la reloj, sur kiuj staris la vagonaro, oni nenion povis vidi de la linio. Post multaj horoj de terura timo, kiun tempon la voja-

gantoj pasigis en la vagonaro, sukcesis al ili sin liberigi.

Post kelkaj jaroj oni rekonstruis la fervojan linion kaj fine kunigis la novajn relojn ankaŭ kun tiuj, sur kiuj staris jam sep jarojn malfruiĝinta vagonaro. Oni proponis, ke la malnovajn vagonojn oni transportu al ilia celo. Sed kiam la maŝinistoj reviziis la tute rustigitan maŝinon, ili deklaris, ke ĝi ankoraŭ tre bone povos daŭrigi sian veturadon. Ili ĝin ekhejtis, kaj en ĉeesto de granda nombro da homoj, la maŝino komencis, kvankam knaranta kaj krakanta, sin movi kaj, ankoraŭ ĉiam uzebla, forveturis.

La forveturadon de tiu vagonaro oni telegrafe sciigis al la Port Bolivar. Kiam tiu vagonaro post pli ol sep jaroj alveturis en la destinitan stacidom, ĉeestis la alveturadon preskaŭ dekduo da vojaĝantoj, kiuj antaŭ sep jaroj forveturis per tiu ĉi vagonaro el Beaumont.

Pri la fina alveturado de la vagonaro oni informis la tutan landon.

(El la »Bibliothek der Unterhaltung und des Wissens« tradukis Egidio Gomišček, superkontroloro de la SHS ŝtataj fervojoj en Zagreb).

EL LA »ITALA ESPERANTA REVUO« MARTA NUMERO 1925.

Okaze de la Esperanta kurso formita de la grupo de Torino oni akceptis unanime tiun ĉi konkludon.

»Konsiderante ke nia lingvo (itala, rimarko de la tradukanto) bedaŭrinde ne povas sufiĉe servi al eksterlandaj vojaĝantoj kaj ke krom tio estas maljusto kaj humiligo por ni Italoj, ke ne toleru en nia domo la altrudon kaj la uzon de fremdaj lingvoj, kies kompreno krom tio postulas la kulturalan preparon, ni petas, ke la Superaj Fervojaj Estraroj, konsciaj de la grandega graveco, kiun alportas la helpa, internacia kaj neŭtrala Esperanto, kiu estas sendube simpla, malkonfuza kaj praktika lingvo, aranĝu, kvankam eksperimente, lernejojn por instruado de tiu ĉi lingvo, por la personaro fervoja, kiu sekve de sia servo havas pli grandan interrilaton kun la vojaĝantoj eksterlandaj.

La A. N. E. F. aprobante tute la konkludojn supre cititajn, petas ĉiujn grupojn kaj izolajn Esperantistojn, por ke ili la konkludon transkribu sur specialan paperfolion kaj samtempe kolektu la subskribojn de fervojistoj esperantistaj aŭ simpatizantoj, kiun folion tutan kiel eble plej rapide kaj oficiale pere de A. N. E. F. diektu al la ĝenerala direkcio de la ŝtataj fervojoj.

(Tradukis Egidio Gomišček, superkontroloro de la SHS ŝtataj fervojoj, Zagreb).

KIO NE BEZONAS ESTI!

En »Germana Esperantisto«, no. 3 (1925), ni legas:

»El la praktiko«

Reklamacio pri repago de trajto flanke de karbominejo en S. estas sendata de la germana fervoja direkcio en H. al la pola ŝtata fervoja direkcio en P., kompreneble germanlingve. La respondo, redaktita — same kompreneble! — en pola lingvo alvenas la 18. de Decembro.

Ĉar laŭŝajne neniu ĉe la direkto en H. scipovas la polan lingvon, la skribaĵo kun ĉiuj aldonoj reiras al la trafikoficejo de la limdirekto en F. por tie esti tradukata. Tiu traduko alvenas la 24. 12.

Rezulto el tiu ĉi sistemo: La plenumo de la reklamacio prokrastiĝis je 6 tagoj, la reklamaciinto devis kompreneble pro tio pli longe atendi je la pago.

Kiam fine ĉesos tia senutila skribado tien kaj reen en internacia komuniko ĉe la oficejoj?

»Fervojisto«.

GRAVA SUKCESO DE LA GERMANAJ FERVOJISTOJ.

La 8. III. 25, la »Esperanto-Verband Deutscher Eisenbahner« (Esperanto asocio de germ. fervojistoj), Breslau X., prezidanto kol. Habellok, petis la ĉefadministracion de la germanaj fervojoj, fari enketon, por sciigi:

1. kiuj fervojistoj scipovas Esperanton,
 2. kiuj fervojistoj nun lernas Esperanton, kaj
 3. kiuj fervojistoj intencas lerni Esperanton.
- La asocio ricevis jenan respondon:

Berlin, den 8. April 25.

»Deutsche Reichsbahngesellschaft

Hauptverwaltung 67264.

An den

Esperanto-Verband

Breslau

Auf das Schreiben vom 8. März 1925 teilen wir ergebenst mit, dass wir Ihnen über das Ergebnis der Umfrage Mitteilung machen werden.

gez. Unterschrift.

Traduko:

Berlin, la 8an aprilo 25.

»Germana Fervoja Kompanio

Ĉefadministracio 67.264.

Al la

Esperanto-Asocio

Breslau

Al la skribaĵo de la 8a de marto 1925 ni sindone sciigas al vi, ke ni donos al vi informon pri la rezulto de la enketo.

(Subskribo).«

Kompreneble ni tuj informas la legantojn post ricevo de la konc. sciigoj de niaj germanaj kolegoj

SCIIGOJ DE LA ESTRARO.

La estraro ricevis leteron de sro. G. Habellok prezidanto de Germ. Esp. Ligo Ferv. d. d. 27. III. 1925. En tiu letero sciigas nin sro. Habellok ke niaj germ. kolegoj decidis aliĝi al ni komence de 1a de Julio.

Ni forte esperas ke niaj anoj ĝojos pro la supra sciigo, ĉar fine ree la esp. fervojistoj troviĝas kunigitaj en la sama asocio.

La estraro decidis en sia kunsido okazinta la 17an de aprilo ke tiuj kolegoj kiuj aliĝos en la monatoj Marto, Aprilo kaj Majo devas pagi por tiu ĉi asocia jaro nur 4/9 de la jarkotizo kaj 1/9 de la jarkotizo kiel enskribo pagon.

La kolegoj kiuj aliĝos en Junio, Julio kaj Aŭgusto pagos nur 2/9 de la jarkotizo kaj 1/9 de la jarkotizo kiel enskribo pagon.

Kaŭzo de la supra decido estas, ke al la anoj ni ne povos plu sendi la n-rojn 1-2-3 de la gazeto ĉar ili estas elĉerpitaj.

En 5-6 nro de L. F. erare elfalis la noto ke la statutoj por la kluboj kaj ligoj estos presitaj en sekvanta t. e. en nuna nro.

En aprila numero de »Aŭstria Esperantisto« troviĝas sekvanta sciigo:

Tufmonda Esperantista Ligo Fervojista TELF. Al niaj membroj!

Laŭ interkonsento kun la »Verband deutscher Eisenbahn-Esperantisten« decidis la plej multo de la anoj ĉesigi »T. E. L. F.«

Pro tio ne miru ne plu trovante TELF rubrikon en A. E. La restinta kaso sumo laŭ decido de la disiga kunsido, okazinta en St. Pölten la 6an marto estis dediĉita por la Zamenhof monumento.

La estraro.

TRE ESTIMATAJ GESAMIDEANOJ.

La subskribinta estraro havas la honoron inviti ĉiujn niajn anojn, ke ili kiel eble plej multnombre vizitu nian ĝeneralan jarkunvenon okazontan dum la XVII. U. K. en Geneve.

La unua kunveno okazos la 3an de aŭgusto (lunde) je la 10a horo kaj ĝi daŭros ĝis la 12-a horo. La dua kunveno okazos la saman tagon je la 14a horo kaj ĝi daŭros ĝis la 18a horo.

Se estos necese oni aranĝos ankoraŭ 1. kunvenon.

Tagordo de la ĝen. jarkunveno:

1. Salutparolado al ĉeestantoj.
2. Raportoj de la I. A. E. F. estraro.
3. Raportoj de diverslandaj I. A. E. F. asocitoj.
4. Sango kaj kompletigo de I. A. E. F. statutoj.
5. Jarkotizoj.
6. Liberaj proponoj.

Kunvenejo estos en »La komerca lernejo« en kongres-strato.

La datojn kaj lokon de kunveno aranĝis nia svisa asesoro interkonsente kun la U. E. A. estraro.

Pro la graveco de la aferoj pritraktotaj ni forte esperas, ke ĉiu, kiu nur iel povos, ĉeestos la ĝen. jarkunvenon.

Ni petas la anojn, kiuj intencas fari iajn proponojn, ke ili ĉion preparu antaŭe por ke la kunveno ne daŭru tro longe. Farotaj proponoj estu preparitaj skribe, ke ni povos ilin publikigi en postkongresa n-ro de L. F.

En la nomo de I. A. E. F.

Prezidanto:

Stevan V. Stojnić

Sekretario:

Pavao Bučković

REDAKCIAJ SCIIGOJ.

Ĉiuj niaj anoj estas petataj siajn proponojn por la ĝenerala jarkunveno kiel eble plej frue alsendi al ni por ke ni povu ilin publikigi.

Denove ni petas niajn anojn kunlabori en la revuo ĉar minacas la ĉesigo de la aperigado pro manko de materialo.

Okaze de kompostado kaj presigo de nia revuo okazis gravaj eraroj, pro kiuj kelkaj frazoj estis nekompreneblaj.

En tiu ĉi n-ro ni presigas la mankantajn aŭ erare presitajn frazojn, petante niajn anojn ke ili bonvolu tion pardoni.

KOREKTOJ!

En 5—6 nro. de L. F. oni bonvolu korekti sur 2a paĝo, dekstra kolono, kvara linio de supre inter la vortoj »akskusejoj« kaj »en unu direkto« oni enmetu la vortojn:

»La konsumon de karbo kaj akvo oni mezuris antaŭ la forveturo kaj ĉe la alveno de vagonaro. Por unu veturado kun ŝarĝita trajno, provizita per glitigaj akskusejoj.

En la sama kolono dudeka linio de malsupre, inter la vortoj »enkonstruitaj« kaj »estas« oni enmetu la vortojn:

»S. K. F. rulillagraj akskusejoj. Tiamaniere preskaŭ ĉiuj rapidtrajnoj

PRI LA MOVADO.

Germanujo. En Senftenberg (Laus.) komencis Esp. kurso por fervojistoj. Gvidanto: ferv. insp. Mutschall 22 partoprenantoj. La instruado okazas en la oficiala instruĉambro de la stacio Senftenberg. La staciestro sro. insp. Hartmann, mem partoprenas la kurson. La ferv. direkcio en Halle aprobis la E. instruadon. Espereble la vizitantoj fariĝos anoj de I. A. E. F.

Jugoslavio. En Zagreb finiĝis la kursoj gvidataj de sroj. Mužinić kaj Puhalo. Klubo de Esp. ferv. fondota. Komence de Majo oni malfermos novajn kursojn.

Split. Je la fino de Marto, malfermiĝis en Split, la plej granda havenurbo jugoslavia, en la ĉi tiea fervoja stacidomo, Esperanta kurso por gefervojistoj. Tio estas la frukto de la fervora propagando de Esp. Klubo Split, kiu bonege sukcesis pro la komplezemo de la stacidirektoro ing. sro. Narić.

Vizitas kurson 20-o da partoprenantoj, inter kiuj troviĝas multaj fraŭlinoj; kurso okazas 3-foje semajne, kaj ĝin gvidas la bibliotekisto de la Splita Ep. Klubo. — La sukceso verŝajne estos kontentiga kaj ni fieros plej baldaŭ per la unua Fervojista Esperanta grupo sur la orienta bordo de nia milda kaj blua Adriatiko!

Vivu la Esperantaj Fervojoj!

Antono Andorfer,
Split, Jugoslavio.

Usono. Nia asesoro sro. E. M. Rosher verkis artikolojn pri Esperanto kaj I. A. E. F. en faka revuo de plej grava ferv. kompanio »The Southern Pacific comp.« Al I. A. E. F. aliĝis sro. Babcock ĉefa elektra inĝiniero de nomita kompanio. — Sro Rosher intencas fondi lokan grupon de esp. fervojistoj.

Rusujo De nia asesoro s-ro. M. Valentinov, Moskvo, Poŝtkesto n-ro. 714 ni ricevis sekvantajn sciigojn pri la movado en Rusujo.

Moskva. 2. III. komenciĝis du esp. kursoj por fervojistoj ĉe Kurska fervoja metiejo. Gvidantoj: Baŝev kaj Kapilov.

Leningrad. Kunvenoj de esp. fervojistoj okazas ĉiusabate en la klubo por ferv. Gvidanto: k-do Belaev.

Tiflis (Kaŭkazo). Organizigis fervojista grupo ĉe la klubo je la nomo de Orgenikidze. Gvid.: A. Andreev. La grupo eldonis murkalendareton esperantan.

Ĉarduj (Saratova gubernio). Esperanto progresas inter lokaj fervojistoj.

Samtempe s-ro. Valentinov sendas sekvantan leteron:

Karaj gefervojistoj!

Antaŭ du jaroj en Nürnberg mi sukcesis ĉeesti la fervojistajn kunvenojn kaj partopreni la laborojn. Poste pro diversaj cirkonstancoj, ni rusaj fervojistoj tute ne havis interligon kun nia Asocio.

Nun ni estas tre kontentaj, ĉar sukcesis restarigi interrilatojn kaj jam ni ricevis nian fakĵurnalon »LA FERVOJISTO«-n n-rojn 1—4.

Ni denove komencas labori, jam vidiĝas vigla laboro inter la fervojistoj en Moskva, Leningrad, Tiflis, Ĉarduj, Ptiŝčevo k. a.

Plenan sukceson al nia agema estraro. Ni laboru kaj esperu!

M. Valentinov.

ESPERANTO KAJ TURISMO.

Por allogi la fremdlandanojn al vizito de Germanujo la »Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung« (regna centro por vizitakirado al Germanujo) eldonis gvidlibron, kvar seriojn da ĉarmaj vidindaĵoj germanlandaj (sub la titolo »Germanaj bildoj«) kaj du mapojn kun bildoj de la plej belaj partoj de Germanujo.

La unua serio — tri eldonoj: germana, angla kaj hispana — enhavas inter alie la vidaĵojn de la »Porta nigra« apud Trier, la urbdomo de Münster, la katedraloj de Köln kaj Worms, la »Zwinger« de internaĵoj en kasteloj, preĝejoj kaj monaĥejoj. La dua serio — germana kaj angla eldonoj — enhavas ĉarmajn pejzaĵojn (Königssee, Taubertal, Königsstuhl, Berchtesgaden) kaj vidaĵojn el germanaj montaroj. La tria serio — nur germana — montras reproduktaĵojn de famaj pentraĵoj de Dürer, Hans Holbein d. J., A. von Menzel, Defregger, Böcklin k. a. La kvara serio — ankaŭ nur germana — estas dediĉita al la germana Rejno kaj montras ĝiajn allogajn bordojn kun la kasteloj — Stolzenfels, Rheinstein, Sooneck, Bacharach ktp. — aliajn urb-vidindaĵojn kaj la lokojn de laboro (fandornejoj k. t. p.).

Ĉiu serio estas libroformata kaj enhavas 47 bildojn, la mapoj po 23 bildfolioj. La reproduktaĵoj estas vere bonegaj. La gvidlibro estas havebla senpage, la bild — libroj kaj — mapoj kostas po 2 ormk.

Bedaŭrinde estas, ke ne ekzistas esperanta eldono. La asocio de germanaj fervojistoj esperantistaj provis instigi la Reichszentrale eldoni ankaŭ esperantan eldonon, sed vane. Ŝajne ĝi opinias, ke Esperanto ne estas taŭga por turismo kaj trafiko! Do, montru, gesamideanoj, al la nomita centro, ke Esperanto estas la plej efika propagandilo por la diritaj celoj, skribante esperantlingve kaj postulante la esperantan eldonon de la nomitaj serioj. Se vi ankaŭ tuj nun ne povos ricevi ĝin, espereble tamen plej baldaŭ. La adreso estas: Berlin W. 35, Potsdamer Privatstr. 121 b.

NOVAJ ANOJ.

382. Rinaldo Orenco, inĝiniero, La Spezia Via Manzoni No 3 — Italujo.

383. Ivan Novak, oficisto, Zagreb, Ciglana 17 — Jugoslavio.

384. Ivan Poženel, ferojinspektoro, Zagreb, Vodovodna ulica — Jugoslavio.
385. Egidio Gomišček, s. kontroloro, Zagreb, B. cesta 9 — Jugoslavio.
386. Milan Župančić, adjunkto, Zagreb, B. cesta 9 — Jugoslavio.
387. Bogomil Praček, ferojoficisto, Zagreb, Strojarska 7/III. — Jugoslavio.
388. Marija Praček, ferojocistino, Zagreb, Šenoina ul. 11 — Jugoslavio.
389. Max Hungerbüchler, ferojoficisto, Herisaŭ, BT. Kreuzweg 1467 B — Svisujo.
390. Friezt Uhler, ferojoficisto, Herisaŭ, Melonenstr. 455 F — Svisujo.
391. Aleksandro Melenčuk, s. librotenisto, Tallinu, Tehnika län N 16 FK 2 — Estonio.
392. Dragan Starčević, ferojoficisto, Subotica, Paje Kujundžića 72 — Jugoslavio.
393. Živojin Golubović, staciestro, Kičevo, želj. stan — Jugoslavio.
394. J. Dedek, ferv. inspektoro, Bratislava, hl. nadraži — Ĉehoslovakujo.
395. Dro L. Petržik, ferv. koncipisto, Plzen, feroja direkcio I. — Ĉehoslovakujo.
396. Frant. Vesely, s. oficialo, Tábor, topirna (hejtejo) — Ĉehoslovakujo.
397. Inž. Konig Jindřich, ferv. konsilanto, Tábor, topirna (hejtejo) — Ĉehoslovakujo.
398. Karel Budil, revidento, Tábor, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
399. Vladimír Subrt, adjunkto, Tábor, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
400. Robert Šeracky, s. oficialo, Tábor — Ĉehoslovakujo.
401. F. Hlubocky, oficisto, Tábor — Ĉehoslovakujo.
402. Fr. Vácha, ferojoficisto, Tábor — Ĉehoslovakujo.
403. Jos. Pejchar, ferojoficisto, Tábor — Ĉehoslovakujo.
404. Jan Prokeš, ferojoficisto, Tábor — Ĉehoslovakujo.
405. Jan Dvořák, oficialo, Tábor — Ĉehoslovakujo.
406. Bohum. Doležal, ferojoficisto, Tábor — Ĉehoslovakujo.
407. Ferd. Kanka, ferojoficisto, Tábor — Ĉehoslovakujo.
408. Frant. Kolof, oficialo, Tábor — Ĉehoslovakujo.
409. Jos. Pražák, sup. revidento, Ražice, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
410. Karel Bouška, ferojoficisto, Ražice, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
411. Vasil Prystaš, ferojoficisto, Ražice, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
412. Mat. Valenta, ferojoficisto, Ražice, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
413. Jindř. Schrustek, sup. revidento, Nem. Bred stacidomo — Ĉehoslovakujo.
414. Frant. Zahálka, asistento, Bubny, dolni nadr. — Ĉehoslovakujo.
415. Ant. Pánek, ferojoficisto, Chocen, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
417. Inž. A. Holk, ferv. konsilanto, Chocen — Ĉehoslovakujo.
418. V. Jelinek, adjunkto, Chocen — Ĉehoslovakujo.
419. J. Vrátil, adjunkto, Chocen, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
420. Emil Hickel, sup. revidento, Náchod, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
421. Wenzel Willner, ferojoficisto, Náchod, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
422. Miroslav Schubert, asistento, Praha, Mas. n. Vytopená — Ĉehoslovakujo.
423. Karel Götz, ferv. kasisto, Praha, Mas. n. — Ĉehoslovakujo.
424. Josef Rákošník, sup. oficialo, Praha, Nusle 515 — Ĉehoslovakujo.
425. Jos. Ebenstreit, oficialo, Praha-Žižkov 526 — Ĉehoslovakujo.
426. Ladisl. Nejedlo, ferv. oficialo, Mešice apud Praha — Ĉehoslovakujo.
427. Jos. Kozler, ferv. oficialo, Mešice apud Praha — Ĉehoslovakujo.
428. J. Kreček, ferojoficisto, Praha Denis, stacidomo — Ĉehoslovakujo.
429. Ivan Slapničar, ferojoficisto, Split, Križeva ul. 24 — Jugoslavio.
430. Karl Viksten, stacionskribisto, Kavlinge — Svedio.
431. Anton Šustić, ferojoficisto, Zagreb, Primorska ul. 28 — Jugoslavio.
432. Emil Marković, ferojoficisto, Zagreb, Zelj. paviljon II. — Jugoslavio.
433. A. H. Babcock, elektra inž., San-Francisco, 65. Market Street — Usono.
434. G. A. F. Beirens, ferojoficisto, St. Nicolaas (Waas), Groote Peperstraat 4 — Belgujo.
435. Emil Löbl, ferojofic., Budapešt, Schwarz Ferenc ul. 4 — Hungario.
436. Eduard Hermann, ferojisto, Cranz (Ostpr.) Verk.-Kontrolle II. — Germanujo.
437. August Melerski, ferojisto, Cranz (Ostpr.) Verk.-Kontrolle II. — Germanujo.
438. Franz Merchel, ferojisto, Cranz (Ostpr.) Hohenzollernstr. — Germanujo.
439. Karl Schessler, ferojisto, Cranz (Ostpr.) Hohenzollernstr. — Germanujo.
440. Friezt Rieck, ferojisto, Cranz (Ostpr.), Königsbergerstr. 10 — Germanujo.
441. Friedrich Glomb, ferojisto, Cranz (Ostpr.) Plantagenstr. 1 — Germanujo.
442. Karl Hoffmann, ferojisto, Cranz (Ostpr.) Plantagenstr. 1 — Germanujo.
443. Karl Langer, ferojisto, Oels i Schl., Friedrichstrasse 4 — Germanujo.
444. Adolf Mücke, ferojisto, Oels i Schl. Familienhaus 2 — Germanujo.
445. A. Beuthele, ferojisto, Oels i Schl. Bernstädterstrasse 4 — Germanujo.
446. W. Beuthele, ferojisto, Oels i Schl. Bernstädterstrasse 4 — Germanujo.
447. C. Ostermann, ferojisto, Gera (Rens), Blücherstr. 55 — Germanujo.
448. Linda Hoffmann, ferojisto, Gera (Rens) — Germanujo.
449. Felix Romroth, ferojisto, Gera (Rens), Viktoriastr. 49 — Germanujo.

la aldono.

STATUTOJ

de la klubo de Esperantistaj fervojistoj en

Nomo, Sidloko, Celo.

§ 1. La nomo de la klubo estas: «Klubo de la esperantistaj fervojistoj» en aŭ mallogigite: «KEF.»

§ 2. Sidloko de la klubo estas

§ 3. La stampilo de la klubo konsistas el la flugitrado kaj ĉirkaŭ aŭ malsupre de ĝi la nomo de la klubo.

§ 4. La klubo estas loka grupo de la «Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj».

Ĝi celas:

a) disvastigi la internacian helplingvon «Esperanto» inter gefervojistaro kaj ankaŭ inter aliaj.

b) aktive kunlabori kaj helpi la IAEF por atingi la celon laŭ la § 4 de ĝiaj statutoj.

§ 5. La klubo estas neŭtrala rilate al religio, nacieco kaj politiko.

Daŭro.

§ 6. La klubo ekzistas ĝis kiam 4/5 de la anoj decidis, ke ĝi ĉesu funkcii.

Anaro.

§ 7. La anaro de la klubo konsistas el:

a) anoj ordinaraĵ (A. O.)

b) anoj subtenantaĵ (A. S.)

c) anoj bonfarantaĵ (A. B.)

d) anoj honoraj (A. H.)

§ 8. Ano ordinara povas esti ĉiu aktiva ano de I. A. E. F. kiu plenumas la kondiĉojn de tiuj ĉi statutoj.

§ 9. Ano subtenanta povas fariĝi ĉiu alia fervojisto kaj nefervojisto, kiel ankaŭ diversaj fervojaj kaj aliaj kluboj, asocioj, korporacioj, entreprenoj k. t. p., kiuj plenumas la kondiĉojn de tiuj ĉi statutoj.

§ 10. Ano bonfaranta fariĝas ĉiu membro citata en § 8. kaj 9. kiu pagis minimume Din (fr. k. t. p.) unufoje por ĝiam.

§ 11. Ano honora fariĝas ĉiu membro, kiu post longdaŭra kaj sukcesplena laborado je interesoj de la klubo, kaj ĝenerale je intereso de «Esperanto» estos kiel A. H. elektita de asocia jarkunveno laŭ propono de l' estraro aŭ la propono de kvinono de ĉiuj anoj.

§ 12. Je skriba peto de estonta A. B. l' estraro povas decidi, ke li pagu la kotizon en monatoj (jaraj) partoj.

Devoj.

§ 13. La devo de ĉiu ano estas:

a) regule pagi la kotizon,

b) varbi almenaŭ unu novan anon,

c) klopodi, perfektigi en «Esperanto»,

d) propagandi Esperanton ĉiumaniere,

e) ĉeesti almenaŭ ĉe la monataj klubanaj kunvenoj,

f) porti ĉiam kaj ĉie la Esperantan signon.

Rajtoj.

§ 14. a) ĉiu ano povas elekti kaj povas esti elektota, b) anoj estas egalrajtaj kaj elekteblaj, en ĉiujn funkciojn.

§ 15. La anoj rajtas ĉeesti kursojn aranĝitajn de la klubo kaj uzi la kluban bibliotekon.

§ 16. Ĉiu ano rajtas voĉdoni ĉe klubaj kunvenoj ĉu persone ĉu rajtigante alian klubanon.

Finigo de la aneco.

§ 17. La aneco finiĝas:

a) Kiam la ano estas mortinta;

b) Kiam la ano per skriba elĝendeklaro mem eliĝas;

c) kiam la ano estos eksigita pro agado kontraŭ la klubo aŭ pro materiala malutilado;

d) kiam la ano ne pagas la kotizon plej malfrue du monatojn antaŭ la ĝenerala jarkunveno.

§ 18. Pri eksigo de iu ano decidas la ĝenerala jarkunveno.

§ 19. La eksigita ano rajtas apelacii kontraŭ sia eksigo ĉe la venonta jarkunveno.

La apelacio devas esti skribe alsendita al estraro, kiu ĝin emetos en la tagordon kiel diskutotan proponon konforme al §

§ 20. Se la ano ne pagis ĝustatempe la kotizon, li ricevos skriban admonon.

Kapitalo.

§ 21. La kapitalo de la klubo konsistas el la cirkulanta kaj el la rezerva kapitalo.

§ 22. La cirkulanta kapitalo servas por la administraciaj elspezoj enkalkulante ĉi tie ankaŭ la abonajn de la gazetoj kaj aĉetojn de libroj.

§ 23. Cirkulanta kapitalo konsistas el:

a) la kotizoj de la A. O. kaj A. S.,

b) la rentumo de la cirkulanta kapitalo,

c) 2/3 de enskribopagoj,

d) 2/3 de la rentumo de la rezerva kapitalo,

f) 2/3 de diversaj enspezoj.

§ 24. La rezerva kapitalo servas por atingo de konstanta kapitalo, kies rentumoj devas plialtigi respektive certigi la cirkulantan kapitalon.

§ 25. Rezerva kapitalo konsistas el:

a) kotizoj de la A. B.,

b) 1/3 de enskribopagoj,

c) 1/3 de rentumo de la rezerva kapitalo,

e) 1/3 de diversaj enspezoj.

§ 26. La malaltigon de rezerva kapitalo je kiu ajn celo povas aprobi laŭ propono de klubaj estraro ĝenerala jarkunveno nur per aprobo de 4/5 de voĉdonrajtaj in anoj.

§ 27. La estraro deponas ambaŭ kapitalojn en solidan (prefere ŝtatan) bankon aparte la cirkulantan kaj rezervan kapitalon. La rajto de elpreno de mono devas esti vinkulata je skriba ordono.

§ 28. La dotojn de la rezerva kapitalo — la kasisto elkalkulos nur duonjare kiam li ekscias la rentumojn de la banko.

Reprezentado kaj administracio.

§ 29. La estraro konsistas (ordinare) el:

a) prezidanto;

b) sekretario;

c) kasisto;

e) bibliotekisto.

Kune kun pligrandiĝo de klubo oni devas kompletigi la estraron per

a) revizora komitato;

b) viceprezidanto;

c) laŭ bezono vicesekretario, vicekasisto k. t. p.

c) konsilantaro

d) gazetara komitato;

e) propaganda komitato.

§ 30. La estraro estos balotata de ĝenerala jarkunveno por tempodaŭro de unu jaro.

Reelektoj estas permesataj.

§ 31. Se la posteno de iu estrarano malpleniĝus, la eksterordinara kunveno de la klubo elektos la novan.

§ 32. Prezidanto reprezentas la klubon (ĉiuflanke)

Li subskribas la oficialan dokumenton kune kun ankoraŭ unu estrarano.

Li prezidas la kunvenojn kaj kunsidojn.

Li dividas la laboron inter aliaj estraranoj, kontrolas, ilian agadon kaj zorgas pri la progresigo de la klubo.

§ 33. Viceprezidanto helpas al la prezidanto kaj anstataŭas lin en ĉiuj agadoj, kiam la prezidanto estas malhelpita.

§ 34. Sekretario faras la tutan korespondadon. Li gvidas la protokolojn okaze de kunsidoj kaj jarkunvenoj, kaj faras statistikon de la anaro.

§ 35. La devode la kasisto estas administri la kason, kolekti la kotizojn, admoni la anojn, kiuj ne pagas la kotizon kaj ĉe jarkunveno li prezentas la budĝeton por la venonta jaro.

§ 36. La devo de la bibliotekisto estas administri kluban bibliotekon. Li zorgu pri la disvastigo de bonaj libroj kaj broŝuroj inter la anaro.

(La bibliotekordo estas aldonita kiel III-a aldono de la statutoj de I. A. E. F.)

§ 37. Je la celo de diskutado kaj decido de diversaj organizaĵoj kaj aliaj demandoj la estraro kunsidu almenaŭ unufoje dum ĉiu monato.

§ 38. Okaze de ĉiuj kunsidoj kaj kunvenoj oni gvidas protokolon, kiun subskribas la ĉeestantaj estraranoj.

§ 39. Estrarano, kiu trifoje ne partoprenas la estrarajn kunsidojn kaj sian foreston ne pravigas, tiu estrarano estos konsiderata kiel se lia posteno estas malplenigita.

§ 40. Ĉe estraraj kunsidoj kaj membraj kunvenoj oni povas decidi, se ĉeestas simpla plimulto de estraranoj, respektive de membroj.

§ 41. Revizora komitato konsistas el prezidanto kaj 2-3 revizoroj. Iia devo estas almenaŭ kvarfoje kontroli la kluban kason pri tio ili en la klubaj protokoloj faras rimarkon kaj por ĝenerala kunveno la raporton.

§ 42. La klubaj konsilantaro konsistas el klubaj estraro kaj revizora komitato kaj el konsilantoj.

Konsilantoj estas balotataj en jarkunveno; por ĉiu deko da membroj unu konsilanto. La tasko de la konsilantaro estas priiraktado de pli gravaj klubaj demandoj. Tiu okazos en konsilantaraj kunsidoj.

§ 43. Klubaj estraro donas al unu aŭ pli konsilantoj la taskon, ke ili vizitu la membrojn, kiuj ne ĉeestis ĉe kunsidoj kaj pri kaŭzo de malĉeesto raportu al estraro.

§ 40. Gazetaran kaj propagandan komitaton elektas la estraro inter siaj aŭ aliaj membroj.

La tasko de gazetara komitato estas provizi la gazetaron, per utilaj propagandaj informoj.

La tasko de la propanda komitato estas pligrandigo de klubaj membraro kaj disvastigo de Esperanto en ĉiuj rondoj de popolo.

§ 45. Ĉe malgrandaj kluboj la taskojn de revizora, konsilantaro, gazetara kaj propaganda komitatoj faras la estraro.

§ 46. Por ĉiuj membroj la estraro aranĝos ĉiumonate: membrajn kunsidojn ekzercajn vesperojn, amuzajn vesperojn kaj kursojn por komencantoj.

§ 47. Okaze de membraj kunsidoj oni difinas la programon de estraraj kaj aliaj kunvenoj kaj kunsidoj, dum la venonta monato la estraro prezentas la staton de la klubo kaj oni decidas pri eventualaj proponoj.

Modelajn programon kaj tagordon vidu en IV-a aldono de I. A. E. F. statutoj.

§ 48. Ĉiujare aŭtune okazas la ĝenerala jarkunveno, per kiu finiĝas la klubaj jaro kaj komencas la nova. La invititoj devas esti forsenditaj almenaŭ 10 tagojn antaŭ la jarkunveno.

§ 49. En la jarkunveno oni povas diskuti nur tiujn proponojn, kiuj estos en la tagordo en invitoj publikigitaj. Tiuj

proponoj devas alveni al estraro plej malfrue 3 tagoj antaŭ ilia publikigo.

§ 50. Voĉdonado ĉe kunsidoj kaj kunvenoj povas esti sekreta aŭ malsekreta laŭ decido de ĉeestantoj.

Oni decidas ne konsiderante la nombron de ĉeestantoj per simpla plimulto da voĉoj.

§ 51. La membro, pri kiu aŭ pri kies propono oni decidas, ne voĉdonas.

Tio rilatas ankaŭ la anojn de estraro, se iu de ili proponas ion apartan.

§ 52. Por sangado aŭ kompletigo de tiuj ĉi statutoj devas voĉdoni almenaŭ 4/5 da ĉiuj membroj.

§ 53. Jarkunvena tagordo estas:

a) Elekto de 3 membroj por aŭtentikigo de jarkunvena protokolo,

b) Raporto de estraro;

c) Elekto de nova estraro;

d) Fikso de la kotizoj por venonta jaro;

e) Proponoj laŭ § 49;

f) Eventualajtoj.

Arbitracija tribunalo.

§ 54. Okaze de malpacigoj kaj konfliktoj inter membroj ĉiu de ili rajtas postuli arbitracian juĝon, kiu konsistas el:

a) du anstataŭuloj de malpacigintoj;

b) ses juĝistoj, el kiuj po du estos elektitaj de ĉiu partio, kaj du de estraro.

c) prezidanto, kiun elektas la ses juĝistoj inter aliaj membroj.

§ 55. La arbitracija tribunalo decidas per simpla plimulto da voĉoj de ses juĝistoj; ĉe egalo da voĉoj decidas la prezidanto.

Kontraŭ tiu decido oni ne povas apelacii.

Likvidacio.

§ 56. Se oni decidas konforme § 6., ke la klubo ĉesu funkcii, la sama jarkunveno elektos tri membrojn kiel likvidacian komitaton, kiu kun la revizora komitato de lasta estraro efektigos la likvidacion laŭ la ŝtata regularo.

§ 57. Tuj post la elekto de likvidacia komitato la estraro transdonu al ĝi protokole la tutan kluban havaĵon kaj ĉesu funkcii.

§ 58. Se dum likvidacio montriĝus bezone kunvoki la eksterordinaran kunvenon, ĝin kunvokus likvidacia komitato.

§ 59. En okazo de disigo de la klubo la havaĵo de klubo estas dividota tiel:

a) la inventaron, gazetaron, bibliotekon ricevos aliaj K. E. F., aŭ L. K. E. F. aŭ se tiu ne ekzistas I. A. E. F.

b) cirkulantan kapitalon ricevos L. K. E. F. aŭ se tiu ne ekzistas;

c) en tiu lando I. A. E. F. En la ĉi tiu deponlibreton likvidacia komitato enskribas rimarkon, ke nur rentumo estas elpronota da L. K. E. F. respektive I. A. E. F.

§ 60. Tiuj ĉi statutoj estas aprobitaj de la jarkunveno okazinta la 192 . . .

II. Aldono.

STATUTOJ

de ligo de (landaj) kluboj de la esperantistaj fervojistoj.

Nomo, sidloko, celo.

§ 1. La nomo de la ligo estas »Ligo de (landaj) kluboj de la Esperantistaj fervojistoj«.

Mallongigite (landaj) L. K. E. F.

§ 2. Sidloko de L. K. E. F. estas la sidloko de ĝia estraro.

§ 3. Stampilo de L. K. E. F. konsistas el flugilrado kaj ĉirkaŭ ĝi la nomo de L. K. E. F.

§ 4. La celo de L. K. E. F. estas:

a) kiel landa organizo reprezenti la Esperantan movadon inter gefervojistaro de propra lando;

b) klopodi, ke la lokaj kluboj de Esperantistaj Fervojistoj kaj event. memstaraj anoj de L. K. E. F., kiel eble plej aktive kunlaboru je intereso de Esperanta movado ĝenerale kaj precipe je intereso de I. A. E. F.

c) aktive kunlabori kaj morale ev. materiale helpi al I. A. E. F. por atingi la celojn konforme 4 § de ĝiaj statutoj.

§ 5. L. K. E. F. estas neŭtrala rilate al religio, nacieco kaj politiko.

Daŭro.

§ 6. L. K. E. F. devas ekzisti ĝis ĝi estos havanta plej minimume du aktivajn membrojn.

Aneco.

§ 7. La anaro de L. K. E. F. konsistas el:

- a) anoj aktivaj;
- b) anoj subtenantaj.

§ 8. ano aktiva povas fariĝi ĉiu K. E. F., kiu skribe aliĝas al L. K. E. F. kaj plenumas la kondiĉojn de tiuj ĉi statutoj.

§ 9. ano subtenanta povas fariĝi ĉiu ano de I. A. E. F. kiu ne aliĝis al iu K. E. F.

§ 10. Devo de ĉiu ano estas klopodi efektivigi la celojn de L. K. E. F.

§ 11. La aneco finigas:

- a) kiam la ano per skriba eliĝdeklaro mem eliĝas;
- b) kiam la A. S. estas mortinta.

§ 12. La A. S. estos rigardata kiel ekzistanta kiam li ne pagas la kotizon plej malfrue du monatojn post la antaŭvidita tempo.

Kapitalo.

§ 13. Por necesaj administrativaj elspezoj L. K. E. F. havas cirkulantan kapitalon, kiu konsistas el:

- a) kotizoj de membroj;
- b) donacoj kaj aliaj ne antaŭviditaj enspezoj,
- c) rentumo de eventuala rezerva kapitalo konforme la § de K. E. F. statutoj.

§ 14. Ĉiu K. E. F., — M. A. de L. K. E. F. — pagas kiel kotizon ĉiu duonjare 5% de sia cirkulanta kapitalo (konforme al siaj statutoj).

§ 15. La kotizo de M S estos ĉiujare fikso de jarkunveno.

Reprezentado kaj administrado.

§ 16. Kiel estraro de L. K. E. F. estos balotata estraro de unu K. E. F. por tempodaŭro de du jaroj, kiu estraro estos kompletigita per asessoroj de unuopaj K. E. F., kiuj la aseron destinas por tempodaŭro de unu jaro. Reelektoj estas permesataj.

§ 17. La devoj de unuopaj estraranoj estas konformaj al koncernaj paragrafoj de I. A. E. F. respektive K. E. F. statutoj.

§ 18. Je la celo de diskutado kaj decido pri diversaj organizaj kaj aliaj demandoj la estraro kunvokas de tempo al tempo estrarajn kunvenojn konforme § 18., 51., kaj 52. de I. A. E. F. statutoj.

§ 19. Oni decidas per simpla plimulto de donitaj voĉoj ĉe egalo decidas la prezidanto.

§ 20. Ĉiujare aŭtune aŭ somere la estraro kunvokas ĝeneralan jarkunvenon.

Ĉiu K. E. F. sendas al jarkunveno krom sian aseron ankoraŭ po unu delegiton por ĉiu ekkomencita deko da siaj membroj.

Anoj subtenantaj povas ĉeesti ĉe jarkunveno sed ili ne voĉdonrajtas.

§ 21. La invitoj devas esti forsenditaj aŭ publikitaj en »La Fervojisto« almenaŭ 6 semajnoj antaŭ jarkunveno

§ 22. En jarkunveno oni povas diskuti nur tiujn proponojn, kiuj estas starigitaj en tagordo kaj en invito publikigitaj.

§ 23. En la tagordo de jarkunveno estos starigitaj nur tiuj proponoj, kiuj alvenos al estraro almenaŭ 2 semajnoj antaŭ publikigo de tagordo.

§ 24. Voĉdono kaj decido ĉe jarkunveno estas konforma al §-oj de I. A. E. F. statutoj.

Likvidacio.

§ 25. Se L. K. E. F. pro nehaveco da necesaj membroj ĉesas funkcii, ĝia estraro kiel likvidacia komitato efektivigos ĝian likvidacion. La havaĵojn ricevas tiulanda K. E. F. kaj se ankaŭ tiu ĉesas funkcii tiam ĝin ricevos I. A. E. F.

§ 26. Tiuj ĉi statutoj estis aprobitaj de la jarkunveno en 192

III. Aldono.

BIBLIOTEKO.

§ 1. La bibliotekon administras la bibliotekisto.

§ 2. Li gvidas la necesajn listojn.

§ 3. Ĉiu ano (de la Klubo rajtas uzi la bibliotekon.

§ 4. Ĉiu leganto pagas por eluzo de la libroj 0.25 Din (aŭ egalvaloron de 1—2 sv. centoj).

§ 5. Eksterurbaj anoj devas pagi ĉiujn sendelspezojn.

§ 6. Oni pruntedonas la librojn nur kontraŭ kvitanco kaj post antaŭa pago de la kotizo laŭ § 4. kaj 5.

§ 7. Kiu la libron difektas aŭ perdas, tiu devas ĝin pagi.

§ 8. La estraro destinas por ĉiu nove aĉetita libro limtempo dum kiu ĝi estas redonata.

§ 9. Tiu limtempo devas esti sur ĉiu libro kaj librokvitanco surskribita.

§ 10. Ano, kiu post la fiksa limtempo redonas la libron devas pagi monpunon.

§ 11. La monpunoj estas por malfruo de 1—3 tagoj 0.35 Din po unu tago; 4—6 tagoj 0.50 Din po unu tago por ĉiu plua tago 1.00 Din po unu tago.

§ 12. Oni kalkulas ĉiun ekkomencitan tagon kiel plenan.

§ 13. La 5-an tagon post la limtempo la ano ricevos rekomenditan admonon, ke li redonu la libron.

§ 14. Por tiu unua admono la membro devas pagi kiel pluan monpunon 1.00 Din.

§ 15. La dekan tagon post la limtempo la ano ricevos duan rekomenditan admonon, ke li redonu la libron en daŭro de ok tagoj, ĉar tiam sekvos plendo ĉe la tribunalo.

§ 16. Por tiu dua admono la membro devas pagi kiel pluan monpunon 6.00 Din.

§ 17. La ano kiu prunteprenis la libron ne pruntedonu ĝin al aliaj personoj.

§ 18. La bibliotekisto raportu pri la stato de la biblioteko en la estraraj kunsidoj kaj en la kunvenoj de la anoj.

§ 19. La biblioteko estas kontrolata ĉiujare de membroj de la estraro.

IV. Aldono.

A) Tagordo de la estraraj kunsidoj.

1. Legado de la lasta protokolo,
2. Raporto de la prezidanto (stato, novaĵoj k. t. p.),
3. Raporto de la sekretario pri la stato de la membroj,
4. Raporto de kasisto pri stato de la kaso.

B) Tagordo por membra kunsido.

1. Malfermo per la prezidanto kaj raporto pri la ĝenerala Esperanta movado,
2. Kanto (esperanta),
3. Parolado mallonga pri interesa temo,
4. Progresoj de la klubo,
5. Proponoj,
6. Diversaĵoj.

C) Monata programo.

1. an de konsilantara kunsido,
2. an de membra kunsido,
3. an de ekzerca vespero por ĉiuj membroj,
4. an de Kunsido de propaganda komitato,
5. an de Amuza vespero kun gajaj paroladoj kaj koncerto ktp.
6. an de kunsido de la gazetara komitato,
7. an de Membra kunsido,
8. an de Ekzerca vespero,
9. an de Estrara kunsido.

Stevan V. Stojnić,
prezidanto de I. A. E. F.

RICEVITAJ GAZETOJ.

- Austria Esperantisto, Aprilo.
 Amerika Esperantisto, Januaro, Februaro.
 Arguso, Januaro (organo de meksikoj esperantistoj).
 Brazila Esperantisto, Septembro—Decembro.
 Literaturo volumo, no 24, 25.
 International Language, Februaro, Marto.
 The British Esperantist, Februaro, Marto.
 Bulgara Esperantisto, Januaro, Februaro, Marto.
 Esperantio no 6 (de P. Hitrow).
 Espero Katolika, Januaro.
 Svenska Esperanto, Januaro, Februaro, Marto, Aprilo.
 Esperantista Junularo, Aprilo.
 Germana Esperantisto, Februaro, Marto, Aprilo.
 Työmiehen Viikkolehti, no-j 6, 12; ĉiuj enhavas regule aperantan rubrikon en esperanto.
 Heroldo de Esperanto no-j 4 gis 30.
 Esperanto de U. E. A. — Jan. Febr. Marto.
 Hungara Esperantisto, Januaro, Februaro, Marto.
 Holanda Esperantisto, Jan., Febr., Marto, Aprilo.
 Kataluna Esperantisto, Januaro, Februaro, Marto.
 Konkordo, Januaro, Februaro, Marto, Aprilo, (Oficiala org. de sudslavaj Esperantistaj).
 Arbeiter-Esperantisten, Marto — La laborista — Esperantisto.
 Literatura Mondo, Aprilo.
 Litova Stelo, Januaro, Februaro, Marto.
 La Movado, Februaro, Marto.
 Munkássport Egészégügy no 1, 2, ĉiuj enhavas rubrikon pri Esper.
 La Progreso, Januaro, Februaro, Marto.
 La Revuo Orienta, Januaro (Japanujo), Sennaciulo no-j 13, 14, 22, 29.
 La Suno Hispana, Marto.
 Ligilo por Vidantoj no 1 (ofic. infor. de univer. asocio de blindoj esperantistoj).
 Sennacieca Revuo.
 Sennaciulo.

ANONCETOJ

por korespondado kaj interŝanĝo.

15 vortoj kostas 0.50 Svis. frank. Ĉiuj pluaj 5 vortoj 0.20 Sv. frank. aŭ egalvaloro.

Nemembroj pagas pli 50%

Mallongigoj por anoncetoj:

PK = } Mi deziras } poŝtkartoj
 LE = } korespondi per } leteroj
 IK = } } ilustritaj kartoj.

PM = } Mi kolektas } poŝtmarkojn
 HM = } kaj interŝanĝas } helpmonon.

Rĉ = Mi respondos ĉiam.

Kel = Mi interŝanĝus kun ĉiu lando.

Kl = Mi interŝanĝus nur kun landon . . .

Nd = Mi ne deziras nepo stulitan sedajon.

La honora devo de ĉiu anoncanto estas respondi.

REKOMENDATA DE LA
XVI-a UNIVERSALA KONGRESO
DE ESPERANTO!

La eldonon de la
SOLA ARĜA LITERATURA
MONATA ESPERANTA REVUO

LITERATURA MONDO

Transprenis
HUNGARA ESPERANTO INSTITUTO
Budapest, VI., Eötvös-u. 3.

Ĉiu grupo kaj literaturamanto
nepre helpu la gazeton per
abono kaj disvastigo!

Po No 12.000 hung. kronoj

KUNLABORANTOJ:
LA PLEJ KONATAJ ESPERANTAJ
VERKISTOJ EL ĈIUJ LANDOJ!

VI DEVAS SUBTENI NIAN SOLAN LITERATURAN REVUON!

KOTIZOJ. Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas la oficialan organon. — Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio: 30.000 K; Anglujo 6 Ŝil.; Belgio 15 Fr.; Bulgario 80 Lev.; Ĉeĥoslovakujo 15 ĉk.; Danujo 7 Kr.; Estonio 200 MK; Finnlando 30; Francio 15 Fr.; Germanujo 2.50 OM; Hispanujo 8 P.; Hungarujo 4 OK; Italio 15 L.; Japanujo 3 J; Jugoslavio 45 D.; Latvio 3 L.; Nederlando 3 G.; Norvegujo 7 Kr.; Polujo 3 Zl.; Rumanujo 125 L.; Svedio 3 K.; Usono 1 D.; Svisujo 3 Sv. fr. — Landoj kiuj ne estas indikitaj pagu la egalvaloron de 1 Dollaro.

KIEL SENDI MONON AL NI. Eksterlandanoj kaj enlandanoj sendu la monon en rekomendita letero al: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj (kasisto Emil Slaviček) Zagreb, Jugoslavio, Jezuitska ul. 1.

RESPONDA REDAKTORO: ILJA PUHALO.

PRESEJO: C. ALBRECHT, ZAGREB.